FAIRFIELD
FREE PUBLIC LIBRARY
Accession 12981
Class 340
Author Em 3
v. 1

WITHDRAWN

Compliments of
R. J. Wilson
April 1915 —

JOHN HOPE
Advocate

TRAITÉ
DES ASSURANCES
ET
DES CONTRATS
A LA GROSSE.

PAR M. BALTHAZARD-MARIE ÉMERIGON;
Avocat au Parlement de Provence, ancien Conseiller au Siege de l'Amirauté de Marseille.

TOME PREMIER.

A MARSEILLE,
Chez JEAN MOSSY, Imprimeur du Roi, de la Marine, & Libraire, à la Canebiere.

M. DCC. LXXXIII.
Avec Approbation & Privilege du Roi.

1281

A MONSIEUR

JEAN-FRANÇOIS-ANDRÉ

LE BLANC DE CASTILLON,

CONSEILLER DU ROI EN SES CONSEILS,

ET SON PROCUREUR GÉNÉRAL

AU PARLEMENT DE PROVENCE.

MONSIEUR;

L'amitié constante dont vous daignez m'honorer, & les sentimens de la plus vive reconnoissance, sont

des titres qui m'autorisent à faire paroître cet Ouvrage sous vos auspices.

Vos anciens Condisciples vous ont toujours regardé comme leur Maître ; & je n'ai jamais pu vous suivre que de loin dans l'étude du Droit, dont vous avez pénétré la profondeur par votre génie. Si j'ai été assez heureux pour en développer quelque partie, je le dois aux fréquentes conférences que j'ai eu l'avantage d'avoir avec vous ; sur-tout dans ce temps, où rendu à vous-même, & couvert de gloire, vous vous livrâtes tout entier à la contemplation de la sagesse, & à relire les Ecrits des Jurisconsultes de l'ancienne Rome.

Consulté en l'année 1778 par Monseigneur le Garde des Sceaux, sur la matiere des Assurances ; vous eûtes la bonté, MONSIEUR, de me communiquer les savantes observations que vous fîtes à ce sujet, & qui furent suivies de la Déclaration de Sa Majesté, du 17 Août 1779. Elles

me firent naître l'idée de composer les deux Traités que j'ai l'honneur de vous présenter, & dont je vous prie d'accepter l'hommage.

Je suis, avec Respect;

MONSIEUR;

Votre très-humble & très-obéissant Serviteur,
Émérigon.

APPROBATIONS.

NOUS ſouſſignés, Avocats au Parlement de Provence, domiciliés à Marſeille, avons lu par ordre de Monſeigneur le Garde des Sceaux, le Manuſcrit contenant un Traité des Aſſurances, & un Traité des Contrats à la groſſe avanture, par M. BALTHAZARD-MARIE ÉMÉRIGON, Avocat au même Parlement, & ancien Conſeiller au Siége de l'Amirauté de cette Ville. L'Auteur qui jouit dans le reſſort de ce Parlement, & dans toutes les Places maritimes, de la réputation la plus diſtinguée, & la mieux méritée, donne dans ces deux Traités, des inſtructions préciſes ſur la nature & les effets de ces Contrats ſi eſſentiels à l'activité & à la proſpérité du Commerce. Il explique avec autant de méthode que d'érudition, les regles par leſquelles ils ſont régis. Il puiſe ſes opinions dans les principes & dans les Loix, dont il a une parfaite connoiſſance; il les ſoutient par la Juriſprudence des Arrêts, dont il rapporte exactement les motifs & les circonſtances, par des réflexions judicieuſes & ſolides, & par le ſuffrage des Auteurs les plus accrédités. Cet Ouvrage ne pourra qu'être accueilli du Public avec reconnoiſſance. Il ſera utile aux Négocians pour les diriger dans cette branche de commerce; il ſervira aux Juriſconſultes pour déterminer leurs opinions, & aux Magiſtrats pour fixer leurs déciſions, ſur la matiere importante des Aſſurances & des Contrats à la groſſe. A Marſeille, ce 4 Janvier 1782. (Signés) *GIGNOUX. MASSEL. VITALIS.*

NOUS ſouſſignés, Avocats au Parlement de Provence, avons lu par ordre de Monſeigneur le Garde des Sceaux, un Manuſcrit contenant deux Traités, l'un des Aſſurances, & l'autre des Contrats à groſſe avanture, par M. BALTHAZARD-MARIE ÉMÉRIGON, Avocat au Parlement de Provence, & ancien Conſeiller au Siége de l'Amirauté de Marſeille. C'eſt l'Ouvrage d'un Juriſconſulte, qui joint à beaucoup d'érudition, & à une profonde connoiſſance des Loix & des principes, l'expérience & la maturité que lui ont acquis le long exercice de la profeſſion d'Avocat, tant à Aix qu'à Marſeille, & les fonctions qu'il a rempli avec diſtinction dans le Tribunal de l'Amirauté de cette derniere Ville. Cet Ouvrage, digne de la réputation de l'Auteur, ſera utile au Public, & à toutes les Places de Commerce. A Aix, le 6 Janvier 1782. (Signés) *PAZERY. AUDE.*

PRIVILEGE GÉNÉRAL.

LOUIS, PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: A nos amés & féaux Conſeillers, les Gens tenant nos Cours de Parlement, Maîtres des Requêtes ordinaires de notre Hôtel, Grand-Conſeil, Prévôt de Paris, Baillifs, Sénéchaux, leurs Lieutenans Civils, & autres nos Juſticiers qu'il appartiendra : SALUT. Notre bien amé LE SR. ÉMÉRIGON, Avocat à Marſeille, nous a fait expoſer qu'il deſireroit faire imprimer & donner au Public *le Traité ſur les Contrats d'Aſſurance, & le Traité ſur les Contrats à la Groſſe*, de ſa compoſition, s'il nous plaiſoit lui accorder nos Lettres de Privilege à ce néceſſaires. A CES CAUSES, voulant favorablement traiter l'Expoſant, nous lui avons permis & permettons de faire imprimer ledit Ouvrage autant de fois que bon lui ſemblera, & de le vendre, faire vendre par-tout notre Royaume. Voulons qu'il jouiſſe de l'effet du préſent Privilege, pour lui & ſes hoirs à perpétuité, pourvu qu'il ne le rétrocede à perſonne ; & ſi cependant il jugeoit à propos d'en faire une ceſſion, l'Acte qui la contiendra ſera enrégiſtré en la Chambre Syndicale de Paris, à peine de nullité, tant du Privilege que de la ceſſion ; & alors par le fait ſeul de la ceſſion enrégiſtrée, la durée du préſent Privilege ſera réduite à celle de la vie de l'Expoſant, ou à celle de dix années, à compter de ce jour, ſi l'Expoſant décede avant l'expiration deſdites dix années. Le tout conformément aux articles IV & V de l'Arrêt du Conſeil du 30 Août 1777, portant Réglement ſur la durée des Privileges en Librairie. FAISONS défenſes à tous Imprimeurs, Libraires & autres perſonnes, de quelque qualité & condition qu'elles ſoient, d'en introduire d'impreſſion étrangere dans aucun lieu de notre obéiſſance ; comme auſſi d'imprimer ou faire imprimer, vendre, faire vendre, débiter, ni contrefaire leſdits Ouvrages, ſous quelque prétexte que ce puiſſe être, ſans la permiſſion expreſſe & par écrit dudit Expoſant, ou de celui qui le repréſentera, à peine de ſaiſie & de confiſcation des Exemplaires contrefaits, de ſix mille livres d'amende, qui ne pourra être modérée, pour la premiere fois, de pareille amende & de déchéance d'état en cas de récidive, & de tous dépens, dommages & intérêts, conformément à l'Arrêt du Conſeil du 30 Août 1777, concernant les contrefaçons. A la charge que ces Préſentes ſeront enrégiſtrées tout au long ſur le Regiſtre de la Communauté des Imprimeurs & Libraires de Paris, dans trois mois de la date d'icelles ; que l'impreſſion dudit Ouvrage ſera faite dans notre Royaume & non ailleurs, en beau papier & beaux caracteres, conformément aux Réglemens de la Librairie, à peine de déchéance du préſent Privilege : qu'avant

de l'expoſer en vente, le manuſcrit qui aura ſervi de copie à l'impreſſion dudit Ouvrage ſera remis, dans le même état où l'Approbation y aura été donnée, ès mains de notre très-cher & féal Chevalier Garde des Sceaux de France, le Sieur HUE DE MIROMESNIL, Commandeur de nos Ordres; qu'il en ſera enſuite remis deux exemplaires dans notre Bibliotheque publique, un dans celle de notre Château du Louvre, un dans celle de notre très-cher & féal Chevalier Chancelier de France, le Sieur DE MAUPEOU, & un dans celle dudit Sieur HUE DE MIROMESNIL : le tout à peine de nullité des Préſentes; du contenu deſquelles vous mandons & enjoignons de faire jouir ledit Expoſant & ſes hoirs pleinement & paiſiblement, ſans ſouffrir qu'il leur ſoit fait aucun trouble ou empêchement. VOULONS que la copie des Préſentes, qui ſera imprimée tout au long, au commencement ou à la fin dudit Ouvrage, ſoit tenue pour duement ſignifiée, & qu'aux copies collationnées par l'un de nos amés & féaux Conſeillers-Secretaires, foi ſoit ajoutée comme à l'original. COMMANDONS au premier notre Huiſſier ou Sergent ſur ce requis, de faire pour l'exécution d'icelles, tous Actes requis & néceſſaires, ſans demander autre permiſſion, & nonobſtant clameur de Haro, Charte Normande, & Lettres à ce contraires. Car tel eſt notre plaiſir. DONNÉ à Paris, le dix-ſeptieme jour d'Avril, l'an de Grace mil ſept cent quatre-vingt-deux, & de notre Regne le huitieme. Par le Roi en ſon Conſeil. LE BEGUE.

Regiſtré ſur le Regiſtre XXI de la Chambre Royale & Syndicale des Libraires & Imprimeurs de Paris, N°. 2363, f°. 672, *conformément aux diſpoſitions énoncées dans le préſent Privilege, & à la charge de remettre à ladite Chambre les huit Exemplaires preſcrits par l'article CVIII du Réglement de* 1723. *A Paris, le* 20 *Avril* 1782. LE CLERC, *Syndic.*

PRÉFACE

PRÉFACE.

M. Valin (*) eſt le ſeul qui ait exécuté *le projet hardi* de commenter l'Ordonnance de la Marine. Le ſuccès a juſtifié ſon entrepriſe. Il a ouvert la carrière ; il a applani mille difficultés ; & par le Recueil des Edits, Déclarations, & Réglemens intervenus depuis l'Ordonnance, qui, ſans le ſecours de cet Auteur, ſeroient reſtés enſevelis dans la pouſſiere des Greffes, il a rendu au Public le même ſervice que rendit au Peuple Romain Cnæus Flavius, en divulguant les Faſtes & les Formules.

Si M. Valin n'a pas donné à la partie concernant les Contrats maritimes, toute l'étendue dont elle paroît ſuſceptible, c'eſt parce que ſon deſſein s'étoit borné à expliquer chaque article de l'Ordonnance, ſans s'arrêter à des diſſertations qui ne peuvent entrer que dans des Traités particuliers.

Parmi les Contrats maritimes, il en eſt deux qui

(*) René-Joſué Valin, Rochelois, Avocat, Procureur du Roi de l'Amirauté & de l'Hôtel-de-Ville, Membre de l'Académie de ſa Patrie, ſe diſtingua par ſon ſavoir & ſa probité. On a de lui I°. un *Commentaire ſur la Coutume de la Rochelle*, 1768, imprimé en cette Ville, 3 vol. *in*-4°. II°. *L'Ordonnance de la Marine* de 1681, 2 vol. *in*-4°., 1760. III°. *Traité des Priſes*, 1763, 2 vol. *in*-8°. Cet eſtimable Ecrivain mourut en 1765. (*Dictionnaire Hiſtorique.*)

ont mérité l'attention ſpéciale des Juriſconſultes : l'Aſſurance, & le Contrat à groſſe avanture.

Le Droit civil développe très-bien les principes du Contrat à la groſſe ; mais il eſt muet au ſujet du Contrat d'Aſſurance. Ce fut principalement pour ce dernier Contrat, que les Rédacteurs de l'Ordonnance eurent recours aux Loix du moyen âge, & aux uſages de nos voiſins. Il ſeroit à ſouhaiter, qu'à l'exemple de M. Puſſor, ils euſſent, par un *Procès-verbal*, rendu compte de leurs déciſions. Un mot de leur part eût éclairci divers points de cette Ordonnance, la plus belle, ſans contredit, de toutes celles de Louis XIV ; mais en pluſieurs articles la moins à portée du commun des Lecteurs.

Les anciennes Loix maritimes ſont les ſources qui furent ouvertes aux Rédacteurs de l'Ordonnance, & dans leſquelles doivent puiſer ceux qui veulent remonter aux principes. Elles renferment des regles d'autant plus ſûres, qu'elles dérivent de la nature des choſes. Ces regles ſont partie du droit des Nations ; elles ſont par conſéquent de tout âge & de tout Pays. *Non opinione, ſed naturâ jus conſtitutum eſt.* (Ciceron, *de Legibus*, *lib.* 1, *cap.* 10.)

Loix Rhodiennes.

Les Rhodiens s'étoient rendus célebres par leur commerce & leurs victoires navales. *La navigation étoit l'objet de leurs Loix.* Elles étoient ſi ſages, qu'elles tenoient lieu de droit des gens parmi les habitans des Isles de la Mer Egée. Elles furent adoptées par les Romains, & Ciceron en fit l'éloge dans ſon Oraiſon *pro Lege Manillia*, *cap.* 18.

Elles ne ſont point parvenues juſqu'à nous. Il ſuffit de parcourir les prétendues Loix Rhodiennes, dont la traduction latine, accompagnée d'un petit Commentaire, ſe trouve avec le texte grec, à la ſuite de Peckius & Vinnius, pour être convaincu qu'elles ſont apocriphes (*). Il y eſt parlé de ſerment prêté ſur l'Evangile. Le Gloſateur pour ſe tirer d'embarras, dit que cela a été ajouté par les Chrétiens : *additum hoc à Chriſtianis.* C'eſt au §. 15 du titre 1.

Les mêmes Loix ſont dans le Recueil des Baſiliques, Edition de Fabrot, *tom.* 6, *pag.* 647 & 655.

Droit Romain. On prétend que ce fut lors de la premiere guerre Punique, que les Romains adopterent les Loix Rhodiennes (**). C'eſt en effet alors qu'ils commencerent à étendre leur domination hors de l'Italie, & qu'ils eurent par conſéquent beſoin du Commerce maritime.

Peu-à-peu ils firent paſſer dans leurs propres Loix ce qu'il y avoit d'eſſentiel dans celles des Rhodiens. On vit paroître l'Edit du Prêteur *de exercitoriâ actione*, & toutes les déciſions répandues dans le cours du Droit au ſujet de la navigation.

Le Contrat à la groſſe étoit parfaitement bien

(*) *Vide* Cujas *ſur la Loi* 2, *ff. ad Leg. Rhod. de jactu.*, *lib.* 34. *Pauli ad Edictum.* Gibalinus, *lib.* 2, *cap.* 1, *art.* 5, *tom.* 1, *pag.* 237. Bouchaud, *Théorie des Traités du Commerce*, *chap.* 6, *ſect.* 3.

(**) Cujas, *d. loco.* Gravina *&c.*

connu des Romains, ainſi qu'on le voit par les titres *de nautico fœnore*. Mais le Contrat d'Aſſurance (du moins tel qu'on l'entend aujourd'hui) n'étoit pas en uſage parmi eux. Ils y ſuppléoient ſans doute, ſoit par les Contrats conditionnels ou aléatoires, ſoit par la Fidéjuſſion.

Je crois cependant appercevoir dans l'Hiſtoire Romaine quelque trace de notre Contrat d'Aſſurance.

Lors de la ſeconde guerre Punique, les Entrepreneurs, chargés de faire tranſporter en Eſpagne des munitions de guerre & de bouche, ſtipulerent que la République ſeroit garante des pertes qui, dans le cours du voyage, ſeroient occaſionnées par les Ennemis ou par la tempête : *Ut quæ in naves impoſuiſſent, ab hoſtium, tempeſtatiſve vi, publico periculo eſſent.* Tite-Live, liv. 23, n. 49.

Quelques années après, on fit le procès à des Traitans, qui, s'étant chargés de faire porter les proviſions néceſſaires aux Armées qui ſervoient dans les Provinces, avoient ſuppoſé de faux naufrages. La République avoit pris pour ſon compte les pertes qui arriveroient par la violence des tempêtes : *Publicum periculum erat à vi tempeſtatis, in iis quæ portabantur ad exercitus.* Tite-Live, *liv. 25, n. 3.*

Ciceron ayant remporté en Cilicie une victoire qui lui mérita le titre d'*Imperator*, & qui lui auroit procuré l'honneur du triomphe, ſi la guerre civile entre Ceſar & Pompée ne fût ſurvenue, écrivit au Proqueſteur Caninius Saluſte à Laodicée, qu'il auroit ſoin de ſe procurer des *Répondans* pour les

deniers publics qu'il enverroit à Rome. *Laodicæ me prædes accepturum arbitror omnis pecuniæ publicæ, ut & mihi & populo cautum sit sine vecturæ periculo*, lib. 2, epist. 17.

Lors d'une grande disette, l'Empereur Claude, pour inciter les Négocians à accélérer l'importation des grains en Italie, prit sur lui les pertes & dommages qui arriveroient par tempêtes. *Suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset.* Suetone, *liv.* 5, *n.* 21.

Mornac, sur la Loi 9, ff. *ad Leg. Rhod. de jactu*, & Gibalinus, *lib.* 4, *cap.* 11, *art.* 2, *n.* 2, nous apprennent qu'à l'exemple des Rhodiens, les Marseillois avoient fait des Loix nautiques; mais que l'injure des temps nous les a dérobées : *Quondàm à Massilienſibus plurimæ Leges nauticæ, instar Rhodiarum, conditæ fuerunt; quas hodiè ignoramus, eò quòd vel injuriâ temporum, vel hominum ignaviâ perierunt.* Loix des Marseillois.

La République Marseilloise *se gouverna toujours avec sagesse, & conserva ses principes.* Les Statuts municipaux qui furent promulgués dans le treizieme siecle, renferment, au sujet de la Navigation & des Contrats maritimes, plusieurs Chapitres qui sont dignes de l'antiquité la plus éclairée; & nous pouvons nous glorifier que nos anciennes Loix nautiques ne sont pas perdues : elles avoient été gravées sur la pierre : *Eorum Leges Ionico more erant publicè propositæ;* elles ont été transmises d'âge en âge par les mœurs des Citoyens, & par l'esprit de Commerce, qui rend Marseille toujours plus florissante.

Consulat de la Mer.

Grotius, *de jure belli, lib.* 3, *cap.* 1, §. 5, (*in alleg.*, *n.* 6) & après lui Marquardus, *cap.* 5, *n.* 39, nous apprennent que le Consulat de la Mer est un Recueil d'anciennes Ordonnances nautiques, faites par les Empereurs Grecs, par les Empereurs d'Allemagne, par les Rois de France, d'Espagne, de Syrie, de Chypre, de Maïorque & Minorque, & par les Républiques de Venise & de Gênes.

Ce Recueil fut composé par ordre des anciens Rois d'Arragon, & devint la regle à laquelle presque tous les Peuples Chrétiens qui s'adonnoient au commerce maritime, se soumirent volontairement. (Targa, *cap.* 96, *pag.* 395.)

Il fut adopté comme Loi à Rome en l'année 1075; à Acre en 1111; à Maïorque en 1112; à Pise en 1118; *à Marseille en* 1162; à Almerie en 1174; à Gênes en 1186; à Rhodes en 1190; en Morée en 1200; à Venise en 1215; en Allemagne en 1224; à Messine en 1225; à Paris en 1250; à Constantinople en 1262 &c.

La plus ancienne Traduction que nous en ayions, est en Langue Catalane. L'Ouvrage fut ensuite traduit en Castillan, en Allemand & en Italien. Les Editeurs y ajouterent quelques autres Ordonnances, concernant la Navigation & le Commerce maritime. Le tout ensemble comprend 361 ou 365 Chapitres, suivant les diverses Editions; mais on ne reconnoît pour véritable Consulat de la Mer, que les 294 ou 296 premiers Chapitres.

La Traduction italienne, diviſée en 294 Chapitres, ſe trouve dans le troiſieme volume de Caſaregis, avec d'excellentes explications faites par cet Auteur. Elle avoit été imprimée à Veniſe en 1566. *Con l'aggiunta delle ordinationi ſopra l'Armate di mare, ſicurtà, entrate e uſcite.*

En 1577, M. François Meyſſoni, *Docteur ez Droits & Avocat au Siége de Marſeille*, donna au Public une Traduction françoiſe du Conſulat de la Mer, & des Réglemens y adjoins. Elle fut réimprimée en 1635.

M. Hubner dans la Préface de ſon Traité ſur la *ſaiſie des Bâtimens neutres*, parle du Conſulat de la Mer, d'une maniere des plus défavorables. Il dit que c'eſt » *une maſſe informe, & un amas, aſſez mal choiſi,* » de Loix maritimes & poſitives, & d'Ordonnances » particulieres du moyen âge, ou des ſiecles peu » éclairés, jointes à une compilation de déciſions » privées. . . . . Ni les unes, ni les autres, ajoute-t-il, » ne ſauront être d'aucun ſecours à ceux qui vou- » droient diſcuter le droit des Nations belligérantes » au ſujet de la navigation des Peuples neutres. Les » Ordonnances mentionnées ont pu obliger dans le » temps les Sujets des Légiſlateurs ; mais comme » elles ne ſont que particulieres, elles n'ont jamais » pu obliger qu'eux ; & comme elles ſont actuel- » lement ſurannées, elles n'obligent plus perſonne. » Pour ce qui regarde les déciſions, *elles ne me pa-* » *roiſſent abſolument bonnes à rien dans la Pratique ;* » ſur-tout n'étant pas ſeulement motivées, ni même

» faites dans un temps, où l'on sût ce que c'est qu'un » Commerce intelligent, ou la manutention d'icelui. » Tout le fruit qu'on peut espérer de tirer de la » lecture de ce Recueil, c'est de satisfaire à sa cu- » riosité, en faisant une comparaison des maximes » usitées, & de la police du Commerce de ces siecles, » avec celles qui sont suivies dans celui-ci, à l'a- » vantage du nôtre; & en apprenant, pour ainsi dire, » de la bouche de ces Souverains, *la profonde igno-* » *rance où ils étoient, eux & ceux de leurs Sujets* » *qui passoient alors pour être des plus habiles*, sur » bien de choses avantageuses aux Peuples, dont la » politique moderne, & le Code des Nations in- » dépendantes, bien mieux éclairci depuis, nous inf- » truisent amplement ».

Cet Auteur ayant trouvé dans le Chapitre 274 (*), des décisions contraires à son système, a été de mauvaise humeur contre l'Ouvrage entier; mais s'il l'eût examiné avec quelque soin, il se seroit convaincu que les décisions que le Consulat renferme, sont fondées sur le droit des gens. Voilà pourquoi elles réunirent les suffrages des Nations; elles ont fourni une ample matiere aux Rédacteurs de l'Ordonnance de 1681; & malgré l'écorce gothique qui les enveloppe quelquefois, on y admire l'esprit de justice & d'équité qui les a dictées.

Le

(*) Chap. 273 ou 275, suivant les éditions.

Le Conſulat de la Mer a force de loi dans toute l'Italie ; de Luca *de credito*, *diſc.* 107, *n.* 6, *& in conflictu*, *obſerv.* 22. Caſaregis, *diſc.* 4, *n.* 14 ; *diſc.* 6, *n.* 14 ; *diſc.* 19, *n.* 3 ; *& diſc.* 213, *n.* 11.

Vinnius, *ſur la loi* 1., ff. *de Leg. Rhod.*, *pag.* 190, dit que la plupart des Loix nautiques qui ſont en uſage aujourd'hui en Eſpagne, en Italie, en France, & en Angleterre, ſont puiſées dans le Conſulat de la mer. *Apparet ex ſcriptoribus, quà Hiſpanis, quà Italis, Gallis & Anglis, bonam partem legum, quibus hodiè ad res maritimas utuntur, depromptam eſſe ex libro Conſulatûs.*

Conſulatus maris, in materiis maritimis, tanquam univerſalis conſuetudo habens vim legis, inviolabiliter attendenda eſt apud omnes Provincias & Nationes. Caſaregis, diſc. 213, *n.* 12.

Lubeck en ſes Annotations ſur les avaries, pag. 110, recommande d'avoir recours au livre du Conſulat, qui renferme, dit-il, preſque toutes les loix & coutumes des Places maritimes. *Cæterùm omnium ferè gentium leges & conſuetudines maritimas collectas, & in certis capitibus diſpoſitas, videre licet, in elegantiſſimo libro, qui vocatur Conſulatus maris ex linguâ Italicâ in belgicam tranſlatus.*

Les 294 ou 296 premiers Chapitres (*) du Con-

(*) Cette différence procede de la maniere dont les Chapitres ont été diviſés par les divers Editeurs. En citant le Conſulat proprement

ſulat ont force de loi à Marſeille pour tous les points auxquels il n'a été dérogé ni par les Ordonnances de nos Rois, ni par l'uſage actuel du Commerce.

J'obſerverai encore que dans le Conſulat proprement dit, il eſt parlé des Contrats à la groſſe ; mais je n'y ai rien trouvé qui ait directement trait aux Aſſurances, dont la pratique eſt d'une époque poſtérieure.

Jugemens d'Oleron.

Cleirac, *pag.* 2, nous apprend » qu'au même » temps que les coutumes de la mer, inſérées au » livre du Conſulat, furent en vogue & en crédit » par-tout l'Orient, la Reine Eléonor, Ducheſſe de » Guienne, fit dreſſer le premier projet des Jugemens intitulés *Role d'Oleron*, du nom de ſon Iſle » bien aimée, pour ſervir de loi en la mer du Ponent ».

Son Fils Richard, Roi d'Angleterre & Duc de Guienne, augmenta l'ouvrage par diverſes autres déciſions, concernant la Marine Marchande.

Seldenus, *de dominio maris*, *cap.* 24, *pag.* 428, ſoutient que les Jugemens d'Oleron furent promulgués par Richard I, en ſa qualité de Roi d'Angleterre. Et Blakſtone, *Loix criminelles*, *ch.* 33, *tom.* 2, *pag.* 224, dit que » Richard I, dans un de ſes » voyages à l'Iſle d'Oleron, compoſa un Code ma- » ritime encore exiſtant & d'une grande autorité ».

---

dit, je ſuivrai l'Edition de Caſaregis; & pour ce qui eſt des Réglemens qui ſont à la ſuite du Conſulat, je me conformerai à l'Edition Françoiſe, réimprimée à Aix en 1635.

Mais il n'y a qu'à parcourir ce Code, pour ſe convaincre qu'il fut fait pour la Guienne. C'eſt donc ici une piece qui appartient à la France, puiſqu'elle fut l'ouvrage d'un Vaſſal de la Couronne, & qu'elle eut pour objet une Province qui étoit alors un grand fief du Royaume.

Les Jugemens d'Oleron ſe trouvent dans la premiere Partie de la compilation de Cleirac, qui les a accompagnés d'un Commentaire excellent.

Il n'y eſt pas dit le mot du Contrat d'Aſſurance, qui apparemment n'étoit pas encore alors en uſage. On n'y voit même rien de poſitif au ſujet du Contrat à la groſſe.

Ordonnance de Wisbuy.

Dans la même premiere Partie de la compilation de Cleirac, on trouve les *Ordonnances* faites par les *Marchands & Maîtres de la magnifique Ville de Wisbuy*, Ville de Suede, dans l'Iſle de Gotland, anciennement *la Foire & le Marché le plus renommé de l'Europe*, aujourd'hui preſque ruinée.

Les Ecrivains du Nord prétendent que les Ordonnances de Wisbuy ſont plus anciennes que les Jugemens d'Oleron, & même que le Conſulat. Kuricke, *ſur la Rubrique du Droit hanſéatique*, *pag.* 681. Lubeck, *des avaries*, *pag.* 105.

Cleirac, *pag.* 3 & 161, ſoutient fortement le contraire. Et voici comme parle M. Bouchaud, *ch.* 4, *ſect.* 3. » Les Loix Wisbyennes, dès leur ori-» gine, furent très-célebres dans tous les Pays ſep-» tentrionaux de l'Europe. Elles ſont un ſupplément » de ce qu'on appelle le Role d'Oleron. . . .

» L'autorité de ces Loix s'étendit au loin. Non ſeu-
» lement les Danois & les Suédois, mais tous les
» Peuples au-delà du Rhin les adopterent. *Lex Rho-*
» *dia navalis*, dit Grotius, *pro jure gentium, in*
» *illo mari mediterraneo vigebat; ſicut apud Galliam*
» *Leges Oleronis; & apud omnes tranſrhenanos,*
» *Leges Wisbuenſes* ».

En l'article 45 de l'Ordonnance de Wisbuy, il eſt parlé des *Contrats à groſſe avanture*; & en l'article 66 il eſt parlé des *cautions baillées pour le Navire*. Par où l'on voit que le Contrat d'Aſſurance maritime commençoit à s'introduire dans le Commerce, ſous la forme & la dénomination du cautionnement.

L'uſage des Aſſurances maritimes eſt donc beaucoup plus ancien que ne l'ont cru Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 9. Gibalinus, *lib.* 4, *cap.* 11, *art.* 1, *n.* 3. Anſaldus, *diſc.* 70, *n.* 6; & Caſaregis, *diſc.* 2, *n.* 3.

Ils prétendent que ce Contrat ne fut admis dans le Commerce que vers le quinzieme ſiecle. Mais l'Ordonnance de Wisbuy lui donne une nobleſſe plus ancienne.

Réglement de Barcelonne.

En 1484, les *Prud'hommes* de Barcellonne firent publier divers Réglemens *ſur les Aſſurances maritimes*. Ces Réglemens ſe trouvent dans l'édition françoiſe du Conſulat de la mer, à la ſuite du Chapitre 339, & dans l'édition de Véniſe, pag. 210, ſous la rubrique : *ordinationi ſopra le ſicurta maritime*. Ils ſont diviſés en 27 Chapitres.

Loix Caroline.

En 1551, Charles Quint fit publier à Bruxelles

divers Réglemens concernant le Commerce maritime. Philipe II. y en ajouta de nouveaux qui furent publiés dans la même Ville en 1563 & en 1565.

Ordonnances de la Hanſe Teutonique.

En 1597, les Députés des Villes hanſéatiques, qui ſont Villes franches & maritimes de l'Empire, dreſſerent, dans une Aſſemblée générale tenue à Lubeck, des Réglemens au ſujet de la navigation. Ils ſe trouvent en françois dans Cleirac, *pag.* 186.

En 1614, les Conſuls & Députés des mêmes villes, aſſemblés encore à Lubeck, firent ſur la même matiere des Réglemens beaucoup plus étendus que les premiers. Ils ſont diviſés en quinze titres. On les trouve en allemand & en latin dans Kuricke, qui les a accompagnés d'un ſavant Commentaire.

Dans ces Ordonnances, il eſt parlé des Contrats à la groſſe. Mais il n'eſt pas dit le mot des Aſſurances. *Conditores juris maritimi hanſeatici materiam aſſecurationis ſicco planè pede prœterierunt.* Kuricke, *diatrib., de aſſecur., pag.* 829.

Guidon de la Mer.

La ſeconde partie de la compilation de Cleirac, renferme le *Guidon de la Mer*, où les *us & coutumes* concernant *les Contrats maritimes*, ſont très-bien développés.

» Ce Traité intitulé *le Guidon*, (dit Cleirac) eſt » *piece françoiſe*, & fut ci-devant dreſſé en faveur » des Marchands trafiquans en la noble cité de » Rouen : & ce avec tant d'adreſſe & de ſubtilité » tant déliée, que l'Auteur d'icelui en expliquant » les Contrats ou polices d'Aſſurance, a inſinué & » fait entendre avec grande facilité tout ce qui eſt

» des autres Contrats maritimes, & tout le général » du commerce naval : de ſorte qu'il n'a rien ob- » mis, ſi ce n'eſt ſeulement d'y mettre ſon nom, » pour en conſerver la mémoire & l'honneur qu'il » mérite d'avoir obligé ſa Patrie, & toutes les au- » tres Nations de l'Europe : leſquelles peuvent trou- » ver en ſon ouvrage le complément de ce qui » manque, ou la correction de ce qui eſt mal or- » donné aux Réglemens que chacune a fait en par- » ticulier ſur ſemblable ſujet. Mais comme c'eſt l'or- » dinaire des meilleures pieces de contracter des fau- » tes & des *ſouillures* avec le temps, & ce princi- » palement par l'*incurie*, ou par le peu d'intelligence » des Copiſtes & Correcteurs des impreſſions, cet » ouvrage étoit devenu tant *maculé* d'erreurs, de » fautes d'omiſſions & de tranſpoſitions, qu'il *giſ-* » *ſoit* dans le mépris comme un *diamant brut* tout-à- » fait obſcur & méconnoiſſable ».

Malgré les *ſouillures* dont cette *piece françoiſe* eſt *maculée*, on y trouve les véritables principes du droit nautique. Si le ſtyle en eſt ſuranné, ſi le texte eſt corrompu en divers endroits, *le Guidon* n'en eſt pas moins très-précieux, par la ſageſſe & le grand nombre des déciſions qu'il renferme.

Réglement d'Anvers.

Après le Guidon de la Mer, on trouve dans Cleirac l'Ordonnance que Philipe II, Roi d'Eſpagne, fit en 1593 *pour les Aſſurances de la Bourſe d'Anvers.*

Réglement d'Amſterdam.

On trouve auſſi *le Coutumier pour les Aſſurances d'Amſterdam*, fait en 1598.

Enfin, la troiſieme partie des *us* & *coutumes* de la mer contient la compilation des anciennes Ordonnances du Royaume, concernant la Marine. Anciennes Ordonnances du Royaume.

L'Ordonnance de 1681 eſt un compoſé de toutes ces anciennes loix. Les déciſions mieux digérées furent miſes en ordre par une main habile. On y ajouta une foule de diſpoſitions ſuggérées par l'expérience. Ordonnance de 1681.

Les Parlemens, les Amirautés, les Chambres du Commerce, & les Savans du Royaume, furent ſans doute conſultés ſur un ouvrage qui exigeoit les recherches les plus exactes, & les diſcuſſions les plus profondes. Il eſt fâcheux que les matériaux raſſemblés à ce ſujet ſe ſoient évanouis. Ils éclairciroient bien des doutes.

Les recherches ſur l'antiquité de la Juriſprudence maritime, ne paroîtront pas inutiles aux perſonnes qui remarqueront que ces anciennes doctrines, dont pluſieurs ſont actuellement hors d'uſage, ſont cependant le fondement de celles qui ſont en vigueur aujourd'hui ; & qu'il eſt par conſéquent difficile de comprendre pluſieurs regles de la loi moderne, ſans avoir recours à l'ancienne.

Il ne ſeroit pas moins difficile d'entrer dans le véritable ſens de pluſieurs articles de l'Ordonnance, ſi l'on n'étoit éclairé par la Juriſprudence des Tribunaux, & par quelque expérience dans les affaires nautiques. On ne doit donc pas être ſurpris du grand nombre d'Arrêts, de Sentences & d'exemples qui ſeront rapportés pour fixer les idées, & pour éclaircir les ſaines maximes.

Comme l'Aſſurance & le Contrat de groſſe dépendent ſouvent des mêmes principes, je ne ferai pas difficulté de les confondre toutes les fois que le ſujet le demandera. Je m'arrêterai même quelquefois, ſoit pour traiter des queſtions incidentes, ſoit pour développer divers points relatifs à ceux qui forment l'objet principal de mon ouvrage. Par ce moyen j'embraſſerai une grande partie de l'Ordonnance maritime, & je diſcuterai une foule d'objets qui intéreſſent la Navigation Marchande, & le Commerce en général.

TABLE

Des Chapitres du Traité des Aſſurances, contenus dans ce volume.

CHAPITRE I. *Obſervations générales.* Page 1.
CHAPITRE II. *De la forme du Contrat d'Aſſurance.* 24.
CHAPITRE III. *De la Prime.* 60.
CHAPITRE IV. *Des perſonnes capables d'être parties dans le Contrat d'Aſſurance.* 93.
CHAPITRE V. *Des Parties contractantes.* 132.
CHAPITRE VI. *Du Navire.* 152.
CHAPITRE VII. *Du Capitaine.* 181.
CHAPITRE VIII. *Des choſes qu'on peut faire aſſurer.* 194.
CHAPITRE IX. *Valeur & eſtimation des effets aſſurés.* 257.
CHAPITRE X. *Déſignation de la choſe aſſurée.* 285.
CHAPITRE XI. *Juſtification que la choſe aſſurée a été miſe en riſque.* 301.
CHAPITRE XII. *Des riſques maritimes.* 345.

Fin de la Table des Chapitres du Tome I.

TRAITÉ
DES ASSURANCES.

CHAPITRE I.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

SOMMAIRE.

Origine du Contrat d'Assurance.
Définition de ce Contrat.
Ce Contrat est légitime.
Il est très-usité.
SECT. I. *Le risque est-il de l'essence du Contrat d'Assurance?*
On distingue deux sortes d'Assurance.
§. 1. *Assurance par forme de gageure.*
§. 2. *Assurance proprement dite.*
SECT. II. *L'Assurance est-elle un Contrat synallagmatique, nommé, & qui ait une nature propre?*
§. 1. *L'Assurance est un Contrat synallagmatique.*
§. 2. *Théorie des Loix romaines au sujet* des pactes nuds, *& des Contrats sans nom.*
L'Assurance n'est pas un Contrat nud.

C'eſt un Contrat nommé, *ayant une nature & un caractere à lui propre.*

SECT. III. *L'Aſſurance eſt un Contrat conditionnel & aléatoire.*

SECT. IV. *L'Aſſurance ne peut devenir pour l'Aſſuré un moyen d'acquérir.*

SECT. V. *L'Aſſurance eſt-elle un Contrat de droit étroit, ou de bonne foi ?*

§. 1. *Diſtinction entre les Contrats de bonne foi & ceux de droit étroit.*

A certains égards, l'Aſſurance eſt un Contrat de droit étroit.

A d'autres égards, elle eſt un Contrat de bonne foi.

§. 2. *Tout dol vicie l'Aſſurance.*

Les Aſſureurs ſont ſouvent victimes de leur bonne foi.

§. 3. *L'égalité doit régner dans ce Contrat.*

Peut-il être anéanti pour cauſe de léſion ?

SECT. VI. *L'Aſſurance eſt du droit des gens.*

Elle tient parmi nous quelque choſe du droit civil.

SECT. VII. *Eſt-il permis de faire aſſurer deux fois la même choſe ?*

Origine du Contrat d'Aſſurance.

LE Contrat d'Aſſurance s'eſt introduit dans le Commerce maritime par la nature même des choſes, & par le deſir que les hommes ont toujours eu de ſe mettre à couvert des caprices de la fortune.

Il a la même origine que les autres Contrats : l'intérêt perſonnel, & le lien ſocial.

On trouve dans le Droit une foule de Textes qui permettoient de ſe décharger ſur autrui de l'incertitude des événemens. *L.* 13, §. 5, *ff. locati. L.* 1, §. 35, *ff. depoſiti. L.* 1, *C. eod. L.* 7, §. 15, *ff. de pactis. L.* 1, *C. commodati. L.* 6, *C. de pign. act.*

Si les Romains n'ont aſſigné dans leurs Loix aucune place diſtincte au Contrat d'Aſſurance, c'eſt parce que ce Peuple guerrier abandonnoit aux Eſclaves & aux affranchis le ſoin du commerce de mer & de terre : mais le Contrat d'Aſſurance n'exiſtoit pas moins en lui-même. Il étoit enveloppé ſous une *forme commune* & générique. C'étoit un *ſauvageon* non encore cultivé, auquel l'eſprit du Commerce a donné le développement & la conſiſtance dont il jouit aujourd'hui.

Il eſt vrai que la forme actuelle de ce Contrat, & la maniere d'entendre les pactes qu'il renferme, tiennent plus à l'uſage des Places mercantilles, qu'aux regles du Droit civil : *Regitur magis foro mercatorum, quàm jure civili*, dit Corvinus ; *C. de naufragiis, pag.* 92 ; mais quoiqu'il ne ſoit devenu que fort tard un objet ſpécial de législation, il n'en eſt pas moins régi par les principes généraux de juſtice & d'équité conſignés dans la raiſon écrite.

Il eſt inutile de ſavoir ſi les *Polices* d'Aſſurance furent inventées par les Juifs, chaſſés de France ſous Philippe Auguſte, ou ſi elles le furent par les Guelfes & les Gibelins. Il ſe peut que ce Contrat n'ait acquis que depuis lors un nom & une forme particuliere ; mais la Police ou inſtrument eſt autre choſe que le Contrat : *Aliud contractus, aliud inſtrumentum.*

L'Aſſurance eſt un Contrat par lequel on *promet indemnité des choſes qui ſont tranſportées par mer, moyennant un prix convenu entre l'Aſſuré qui fait ou fait faire le tranſport, & l'Aſſureur qui prend le péril ſur ſoi, & ſe charge de l'événement.* Définition.

Cette définition eſt tirée du Guidon de la Mer, *art.* 1, *ch.* 1, & de la Doctrine de tous nos Auteurs (*).

Aſſecuratio eſt conventio de rebus tutò aliundè transferendis pro certo præmio, ſeu eſt averſio periculi. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 262, *pag.* 453.

Ces mots *averſio periculi*, ſignifient que l'Aſſureur ſe charge & prend pour lui-même le péril que les choſes courent ſur la mer, *averſio periculi ità dicta, quòd aliquis alterius periculum in mari averſum it, aut in ſe recipit.* Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 1.

Le Contrat d'Aſſurance eſt légitime, parce que les riſques dont Ce Contrat eſt légitime.

(*) Grotius, *de jure belli & pacis, lib.* 2, *cap.* 12, §. 3, *n.* 8, Kuricke, *diatrib. de aſſecur. pag.* 829. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *pag.* 979. Roccus, *de aſſecur. not.* 1. Straccha, *cod. in introd. n.* 46. Leſſius, *de juſtitia & jure, lib.* 2, *cap.* 28, *diſp.* 4, *pag.* 354. Corvinus, *C. de naufragiis, pag.* 92. Wolff, *inſt. du droit naturel*, §. 679. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 8.

l'Aſſureur ſe charge, s'eſtiment à prix d'argent : *Quia periculum pecuniâ æſtimatur.* Roccus, *not.* 4. Loccenius, *d. loco*, *n.* 3. Straccha, *in introduc. n.* 44. Santerna, *part.* 1, *n.* 1. Targa, *cap.* 52, *n.* 1. Scaccia, *de commercio*, §. 1, *queſt.* 1, *n.* 129. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 3.

Il eſt très-uſité.

Il eſt en uſage dans toutes les Villes maritimes, *Stypmannus*; *d. loco*, *n.* 7. Pothier, *n.* 10, obſerve que » l'uſage de ce » Contrat eſt de la plus grande utilité, & qu'il favoriſe le » Commerce de mer, qui ſans ce Contrat, ne ſe feroit que par » un petit nombre de perſonnes aſſez riches ou aſſez téméraires » pour oſer courir eux ſeuls les riſques maritimes ». *Vid.* Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 2 & 77.

Examinons maintenant divers points eſſentiels qui ſerviront de baſe & de principes fondamentaux au préſent Traité.

SECTION I.

Le riſque eſt-il de l'eſſence du Contrat d'Aſſurance?

On diſtingue deux ſortes d'Aſſurance.

Les Auteurs Italiens diſtinguent deux ſortes d'Aſſurance maritime : l'*Aſſurance* proprement dite, qui a pour objet le riſque auquel la choſe aſſurée eſt expoſée ; & l'Aſſurance par forme de gageure.

Prima aſſecurationis ſpecies, eſt illa ubi agitur de aſſecuratione mercium quæ navigationis periculo exponuntur, & conſequenter neceſſaria eſt probatio onerationis, ac exiſtentiæ mercium in navi de tempore naufragii, vel periculi..... Altera eſt ſpeciès aſſecurationis, quæ in ſolo vocabulo talis dici ſolet : in effectu autem non eſt talis. de Luca, *de credito*, *diſc.* 111, *n.* 4 & 5. Caſaregis, *diſc.* 7, *n.* 5.

Ces deux Contrats ſont régis par des principes différens.

§. 1. Aſſurance par forme de gageure.

L'Aſſurance par forme de gageure, n'eſt pas une Aſſurance véritable. Elle *n'en a que le nom*, ainſi que l'obſerve très-bien le Cardinal de Luca.

C'eſt gageure de dire : ſi mes marchandiſes périſſent, vous

me compterez mille écus : *ſi merces meæ peribunt, dabis mille.* Mais ce n'eſt pas gageure de dire : *je me fais aſſurer pour mille écus, mes marchandiſes qui valent mille écus.* Il faut alors que cette valeur ſoit réelle ; parce que dans ce dernier cas, il s'agit d'une Aſſurance proprement dite. Santerna, *part.* 3, *n.* 44. Scaccia, §. 1, *queſt.* 1, *n.* 169. Straccha, *de aſſecur. gl.* 6, *n.* 4. Leſſius, *lib.* 2, *cap.* 28, *n.* 28. Roccus, *not.* 32, *& reſp.* 31, *n.* 2.

Straccha a fait un Traité ſur les gageures, qu'on trouve dans le Recueil *de Mercaturâ, pag.* 430. Il ſoutient, *part.* 4, §. 8, que l'Aſſurance par gageure eſt légitime.

Cette eſpece d'Aſſurance n'étoit pas inconnue aux Romains. Si un tel navire arrive d'Aſie, je vous donnerai telle ſomme : *ſi navis ex Aſiâ venerit. L.* 63, ff. *de verb. oblig.* ; s'il n'arrive pas, vous me donnerez telle ſomme : *dare ſpondes, ſi navis non venit. L.* 129, ff. *eod.*

Pareilles gageures ſont permiſes à Florence, à Naples, & autres endroits. *Roccus, reſp.* 22, *n.* 9.

Elles étoient autrefois en uſage à Marſeille. Henry Bouchet, Négociant, avoit promis à Pierre Viguier & à François Bedarride, 2611 liv. *pour gageures ſur le retour* de divers Vaiſſeaux. Il impétra des lettres de reſciſion, ſous prétexte qu'il étoit mineur. Il en fut débouté par Sentence du 7 Février 1619 ; & cette Sentence fût confirmée le 20 Mars 1620 par Arrêt du Parlement de Grenoble, où le procès avoit été évoqué.

D'*Aix*, à la ſuite du Statut de Marſeille, *dec.* 83, *pag.* 719, rapporte cet Arrêt ; & il obſerve que le mineur qui eſt marchand, n'eſt pas reſtitué envers les Actes qui concernent ſon état. Par où l'on voit que les Aſſurances par gageure étoient anciennement uſitées parmi nous.

Les gageures ſont licites en elles-mêmes, pourvu que leur objet n'ait rien de déshonnête, & qu'il n'y ait ni dol, ni ſurpriſe. *L.* 2 *&* 3, ff. *de aleat. L.* 17, §. 5, ff. *de præſc. verb. L.* 57, 63, 108, 129, ff. *de verb. oblig.* §. 4 *&* 6, *inſt. eod.* Rivellus, *dec.* 57. Strypmannus, *part.* 4, *cap.* 6, *n.* 60, *pag.* 429. Roccus, *de aſſecur., not.* 73. Expilly, *pl.* 4. Deſpeiſſes,

tom. 1, *pag.* 238. Danty, *ch.* 10, *n.* 12, *pag.* 229. Catelan, *tom.* 2, *pag.* 350. Boniface, *tom.* 1, *pag.* 509. Pitaval, *Cauſes célebres*, *tom.* 7, *pag.* 220.

Les gageures étant licites en elles-mêmes, pourquoi le ſort des Navires ne peut-il plus en devenir l'objet ?

C'eſt parce qu'on a conſidéré que la navigation intéreſſant la République, (*ad ſummam Rempublicam, navium exercitio pertinet. L.* 1, §. 20, ff. *de exercit. act.*) il ſeroit odieux qu'on ſe mît dans le cas de deſirer la perte d'un Vaiſſeau. L'avidité du gain eſt capable de produire des perfidies qu'il importe de prévenir. Voilà pourquoi dans la plûpart des Places de Commerce, les Aſſurances par gageure ont été prohibées.

Elles le furent par le Réglement d'Amſterdam, *art.* 4.

Elles l'ont été à Gênes. Caſaregis, *diſc.* 7 & 15.

Blackſtone, *ch.* 30, *tom.* 3, *pag.* 379, parle d'un Statut de George II. qui les défendit en Angleterre.

Enfin, elles ont été prohibées par l'Ordonnance de la Marine.

§. 2 Aſſurance proprement dite.

On ne connoît donc en France que l'Aſſurance proprement dite, laquelle ne ſauroit ſubſiſter, ſi l'Aſſuré n'expoſe rien aux haſards de la mer. Le riſque eſt de l'eſſence de l'Aſſurance, & forme le principal fondement de ce Contrat. *Principale fundamentum aſſecurationis eſt riſicum, ſeu intereſſe aſſecuratorum, ſine quo non poteſt ſubſiſtere aſſecuratio.* Caſaregis, *diſc.* 4, *n.* 1, *diſc.* 13, *n.* 3, *diſc.* 173, *n.* 1. Pothier, *n.* 45.

Ce principe eſt conſigné dans une foule d'articles de l'Ordonnance, *tit. des Aſſurances.* On peut voir les *art.* 22, 37, 38 & 56. *h. t.*

Il ne reçoit parmi nous aucune exception. L'Aſſurance eſt un Contrat par lequel on prend ſur ſoi *le péril* que les effets d'autrui courent ſur mer : *quo aliquis alterius periculum in mari averſum it, aut in ſe recipit.*

Luzac, ſur les inſtitutes de Wolff, §. 679, dit » que la défi» nition de l'Aſſurance ſuppoſe qu'une choſe eſt, ou ſera ex» poſée à quelque danger ».

Valin, *art.* 6, *h. t. pag.* 46, obſerve que » par la nature de

» ce Contrat, tout dépend des risques, *activè & passivè*; & » qu'on ne peut gagner ou perdre, qu'à raison des risques & » jusqu'à concurrence. C'est un principe, ajoute-t-il, qu'il ne » faut jamais perdre de vue.

» Il est de l'essence du Contrat d'Assurance, dit Pothier, n. » 11, qu'il y ait une ou plusieurs choses qui en soient la ma- » tiere ».

Pour rendre le Contrat d'Assurance parfait, il faut non-seulement qu'il y ait une matiere qui en soit l'objet, mais encore que cette matiere soit exposée aux risques de la mer, & qu'elle s'y trouve exposée lors du sinistre même. *Suscipiens enim periculum, pro iis solùm tenetur, quæ tempore periculi vel naufragii, in navi fuerunt.* Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 25. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 7. de Luca, *de credito, disc.* 111, *n.* 4; ou du moins il faut que le fort en soit ignoré lors de la signature de la police : car le péril est présumé tel qu'on le croit. *Periculum censetur tale, quale bonâ fide æstimatur.* Lessius, *lib.* 2, *cap.* 28, *n.* 24. S'il n'y a ni risque effectif, ni risque putatif, il n'y a point d'Assurance. Dumoulin, *contr. usur. n.* 97. Perezius, *C. de naufrag. n.* 22. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 23.

En un mot, la perte ou le dommage considérés dans l'incertitude des événemens, sont la matiere de ce Contrat. *Propria ejus materia est damnum sub ratione incerti.* Corvinus, *de naufragio, pag.* 93. *V. infra ch.* 15 & 16.

SECTION II.

L'Assurance est-elle un Contrat synallagmatique, nommé, *& qui ait une nature propre?*

§ 1. L'Assurance est un Contrat synallagmatique.

Pothier, *n.* 6, dit que » le Contrat d'Assurance est synallag- » matique, car il produit des obligations réciproques. L'Assu- » reur s'oblige envers l'Assuré de le garantir & indemniser des

» fortunes de mer ; & l'Aſſuré s'oblige réciproquement envers » l'Aſſureur de lui payer la prime convenue ».

En effet, dès que la police eſt ſignée, l'Aſſuré ne peut, ſans le conſentement des Aſſureurs, la mettre à l'écart pour faire aſſurer les mêmes riſques par d'autres perſonnes. Il lui eſt ſimplement permis de faire aſſurer la ſolvabilité des Aſſureurs.

Dès que la police eſt ſignée, les Aſſureurs ne peuvent ſe délier ſans le conſentement de l'Aſſuré. » S'il advient que les » Aſſureurs ou aucuns d'eux, après avoir ſigné en quelque po- » lice, ſe repentent, ou ayent peur, ou ne voudroient aſſurer » ſur tel Navire, il ſera en leur liberté de le faire réaſſurer par » d'autres, ſoit en plus grand ou moindre prix : mais pour cela » ne ſe pourront déſobliger que le chargeur ne s'adreſſe direc- » tement à eux, parce qu'ayant par leur ſeing donné leur pro- » meſſe, quelques proteſtations, aſſignations, qu'ils faſſent au » contraire, ils ne pourront ſe déſobliger ſans le conſentement » de l'Aſſuré ». Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 19, *pag.* 244.

Les Docteurs Italiens, voulant trouver dans le Droit romain ce qui n'y eſt pas, ſe ſont enveloppés dans des diſſertations plus capables de fatiguer l'eſprit, que de l'éclairer.

A les entendre, l'Aſſurance eſt tantôt un *Pacte nud*, tantôt un *Contrat ſans nom*, tantôt une *Gageure*, tantôt une *Stipulation*, tantôt une *Fidéjuſſion*, tantôt une *Vente*, un *Louage*, une *Société*, un *Mandat*, &c. &c. *Vid.* Roccus, *not.* 3. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 9. Stypman. *part.* 4, *cap.* 7 *ubi fusè.* Straccha, *introd.*, *n.* 47.

§ 2. Théorie des Loix romaines au ſujet des *Pactes nuds*, & des Contrats ſans nom.

Pour éclaircir cette matiere, il eſt néceſſaire de ſavoir ce que le droit entend par *Pacte nud*, & par *Contrat ſans nom.*

Chez les Romains, la plûpart des obligations ſe contractoient verbalement ; il avoit donc été néceſſaire d'établir certaines formes pour conſtater la volonté des parties.

Pareilles formes n'étoient point requiſes dans les Contrats qui ont un nom & un caractere propre. Ces Contrats étoient parfaits, ſoit par la tradition : tels ſont le Prêt, le Commodat, le Gage, &c. ; ſoit par le conſentement : tels ſont la Vente, le Louage,

Louage, la Société, le Mandat, &c. *Inſt. quib. modis re contrah. De conſenſu obligat. L.* 7, §. 1, ff. *de pactis.*

Il en étoit de même des Contrats *innommés*, lorſqu'ils ſe trouvoient accomplis de la part de l'une des parties. Par exemple, je vous ai donné une choſe, à condition que vous m'en donneriez une autre. *Dedi tibi rem, ut mihi aliam dares. Dedi, ut aliquid facias.* Ce ſont là de véritables Contrats obligatoires par eux-mêmes, parce que l'accompliſſement de la part de l'une des parties, leur a déféré une conſiſtance aſſurée, & une cauſe non équivoque. *d. L.* 7, §. 2, ff. *de pactis.*

Mais ſi l'on s'étoit borné de part & d'autre à de ſimples promeſſes : comme ſi l'on avoit dit, je vous donnerai telle choſe, à condition que vous me donniez telle autre choſe ; c'étoit là ce qu'on appelloit *Pacte nud*, d'où il ne réſultoit aucune obligation civile, parce qu'on préſumoit que pareilles paroles avoient été proférées ſans mûre délibération. *Sed cum nulla ſubeſt cauſa propter conventionem, hîc conſtat non poſſe conſtitui obligationem. Igitur nuda pactio obligationem non parit. d. L.* §. 4.

La gloſe, ſur le mot *cauſa*, dit : *id eſt : datio vel factum ex quo veſtiatur contractus innominatus.* Cette interprétation eſt adoptée par Cujas *ibid. Accurſius rectè cauſam accipit pro datione vel facto.*

Ex nudo pacto actionem dari jus civile prohibuit, ne homines facilè verbis leviter prolatis caperentur & illaquearentur. Perezius, *inſt. de verb. oblig., pag.* 343.

Pour que le pacte nud devînt obligatoire, il falloit qu'il fût revêtu de la ſtipulation dont la formule eſt rappellée dans le §. 1, *Inſt. de verb. oblig.* Lorſqu'on prononçoit les paroles de la ſtipulation, on ſavoit qu'on ſe lioit irrévocablement ; on y apportoit l'attention convenable, & la volonté des parties n'étoit plus équivoque. On en trouve un exemple dans la Comédie de Plaute, intitulée *Pſeudolus, Act.* 1, *Scen.* 1.

CA. . *Dabiſne argenti mihi hodie viginti minas?*
PS. . *Dabo, moleſtus nunc jam ne ſis mihi.*

Ainſi, le pacte nud eſt une convention qui n'a aucun nom

propre & légitime, qui ſe réduit à de ſimples paroles, à des promeſſes mal affermies, & qui n'a encore reçu aucune conſiſtance ſolide, ni par le fait de l'une des parties, ni par la ſtipulation. *Pactum nudum eſt conventio quæ proprium & legitimum nomen non habet; & quæ intrà verba ſola, primumque promiſſum ſtetit; necdùm datione, vel facto, vel ſtipulatione ſumpſit effectum.* Cujas, *ad Leg. naturalis, lib.* 5, *queſt. Pauli.*

Ce pacte eſt appellé *nud*, parce qu'il eſt dénué de nom, d'exécution, & de ſtipulation. Cujas (*ad Leg.* 72, *de contrah. empt. aux queſtions de Papinien*) réfute la diſtinction que quelques Docteurs ſe ſont aviſés de faire entre pactes *nuds* & pactes *vêtus* : diſtinction qui eſt traitée de *barbare* par Duarenus, ff. *de pactis*, *pag.* 79.

Tout cela n'eſt pas ſi fort éloigné de nos uſages qu'on pourroit le penſer. En effet, les pourparlers, les propoſitions verbales ne ſont pas obligatoires; & même le Contrat rédigé par un Notaire, n'eſt parfait qu'après qu'il eſt ſigné par toutes les Parties, & par le Notaire lui-même. Juſques alors il y a lieu au repentir.

Mais malgré la ſtipulation, les Contrats ne ſont légitimes qu'autant qu'ils ſont fondés ſur une cauſe juſte & réelle : s'ils ont pour objet un être de raiſon ou une action déshonnête, ils ſont radicalement nuls; & alors il y a lieu à l'action perſonnelle, appellée en droit *condictio*, dont l'effet eſt de rétablir les choſes dans leur premier état, ſoit en obligeant à la reſtitution celui qui a reçu l'argent, ſoit en anéantiſſant le Contrat non encore exécuté. *Eſt & hæc ſpecies condictionis : ſi quis ſine cauſâ promiſerit, vel ſi ſolverit quis indebitum. Qui enim promiſit ſine cauſâ, condicere quantitatem non poteſt quam non dedit, ſed ipſam obligationem.* L. 1, ff. *de condict. ſine cauſâ.*

Quantitatis indebitæ, interpoſitæ ſcripturæ condictio competit. L. 3, C. *de condict. indeb. Si non eſt numeratum quod velut acceptum te ſumpſiſſe mutuò ſcripſiſti..... reddi tibi cautionem poſtulare potes.* L. 4, C. *de condict. ex Lege.*

L'on voit par là que la cauſe légitime & réelle qui conſ-

titue l'eſſence du Contrat, étoit très-indépendante de la ſtipulation, laquelle ne pouvoit ſubſiſter par elle-même, & devoit être précédée de quelque obligation. *Stipulatio pendet ex negotio contracto*, dit la Loi 5, §. *conventionales*, ff. *de verb. oblig. Obligationum firmandarum causâ, ſtipulationes inductæ ſunt.* Paulus, *lib.* 5, *ſent. tit.* 8, §. 1, *ibiq.* Cujas.

De ſorte que ſi l'obligation étoit nulle, pour n'être fondée ſur aucune cauſe légitime ou réelle, la ſtipulation crouloit également. *Si quis ſine causâ ab aliquo fuerit ſtipulatus, deindè ex eâ ſtipulatione experiatur, exceptio utique doli mali ei nocebit.* L. 2, §. 3, ff. *de doli mali exc. Stipulatio ſine causâ eſt inefficax.* Godefroi, *ad Leg.* 15, ff. *de fidejuſſ.*

Telle eſt la doctrine de tous les Docteurs. *Si quis ſine causâ ſtipulanti promiſerit, quamvis vocis ſuæ nexibus & vinculo juris teneatur adſtrictus, hæc tamen ſtipulatio nullam neceſſitatem habet, quia inutilis & inefficax redditur, oppoſitâ exceptione doli mali.* Acoſta, Inſt. *de verb. oblig.*, pag. 328. » La ſtipulation devient inutile, lorſqu'elle a pour objet une choſe *qui n'exiſte* » *pas*, ou qui n'entre pas dans le Commerce. Terraſſon, *Hiſt. de la Juriſp.*, *pag.* 63. *Idem* Ferriere, *Inſt. de verb. oblig.*, *tom.* 4, *pag.* 358 *& ſuiv.*

Il eſt donc certain que tout Contrat qui n'a pour fondement aucune *cauſe* juſte & réelle, ne ſauroit ſubſiſter.

L'Aſſurance a une cauſe légitime, & un objet déterminé. *Habet in ſe negotium aliquod. Ergò civilis actio oriri poteſt*, pour me ſervir des termes de la Loi 15, ff. *de præſc. verb.* D'ailleurs, l'Aſſurance eſt revêtue de la ſtipulation. Elle n'eſt donc pas un pacte nud. L'aſſurance n'eſt pas un Contrat nud.

Il eſt vrai qu'elle ne reçoit ſon entiere perfection qu'après que la choſe aſſurée a été miſe en riſque; mais c'eſt parce que le riſque, qui eſt de l'eſſence de ce Contrat, forme une condition légale, à laquelle les Parties ſont toujours préſumées s'être ſoumiſes. *Si non adeſt riſicum, aſſecuratio non valet; nam non adeſt materia in quâ forma poſſet fundari.* Roccus, *not.* 88.

C'eſt un Contrat nommé, ayant un caractere & une nature à lui propre.

Il eſt encore vrai que les Romains n'avoient pas donné un nom à ce Contrat, & que le mot *aſſecuratio* n'eſt pas latin. *ASSECURATIO quidem vox latina non eſt, nec tale verbum reperitur, quod ſecurum facere ſignificet.* Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 267, *pag.* 454. Kuricke, *diatrib. de aſſecur.*, *pag.* 829. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 5. Mais dans la ſuite des temps, l'étendue du Commerce maritime ayant développé la nature d'un Contrat ſi utile, il acquit un nom qui fut confirmé par les Loix des Souverains. *Aſſecuratio eſt contractus nominatus, quia ſuâ naturâ & propriis qualitatibus conſtat ſicut reliqui; uſu & neceſſitate exigente, nomen invenit.* Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 159, *pag.* 447.

Corvinus, ſur le titre du Code *de naufragiis*, *pag.* 92, après avoir parcouru les divers ſentimens des Docteurs, dit également que l'Aſſurance eſt un Contrat nommé, qui eſt diſtinct de tous les autres Contrats par un caractere à lui propre : *Nos dicimus cum Stypmanno, aſſecurationem eſſe contractum nominatum, pactis ſuis, à reliquorum contractuum naturâ diſcretis, conſtantem.*

Il eſt donc évident que l'Aſſurance proprement dite n'eſt, ni une vente, ni un louage, ni une ſociété, ni une gageure, ni rien de ce que certains Docteurs ont imaginé. C'eſt un Contrat tel qu'il a été créé par la nature des choſes. Il eſt vraiment ſynallagmatique, pourvu qu'il reçoive ſa perfection par l'exiſtence du riſque que les Parties ont eu en vue. Si ce riſque réel ou putatif manque, le Contrat s'évanouit par défaut de matiere.

Tout comme la vente, la ſtipulation, ou le legs d'une choſe qui n'exiſte pas, ne ſont d'aucune valeur, de même l'Aſſurance d'une choſe non expoſée aux riſques de la mer, ne ſignifie rien. *Quemadmodùm enim rei non exiſtentis, nec valet emptio; & ſtipulatio non ſubſiſtit rerum quæ non exiſtant; neque legatum valet, quod in rerum naturâ non reperitur: ità quoque aſſecuratio, ſi in navi non habeantur merces, nullius momenti eſt.* Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 23.

SECTION III.

L'Assurance est un Contrat conditionnel & aléatoire.

§. 1. Il est conditionnel.

L'Assurance est un Contrat conditionnel ; tous nos Auteurs conviennent de ce principe. Santerna, *part.* 3, *n.* 24, *part.* 5, *n.* 7. Roccus, *not.* 13. Cleirac, *sur le Guidon de la Mer, ch.* 3, *art.* 2, *pag.* 248. Kuricke, *de assecur.*, *pag.* 830.

Il est conditionnel en deux manieres.

1°. Le Contrat s'évanouit, si, avant le commencement du risque, le voyage est rompu, même *par le fait de l'Assuré. infrà ch.* 16, *sect.* 1.

On opposeroit envain que la condition qui dépend de la pure volonté d'une des Parties, détruit l'obligation, laquelle pêche en ce cas par défaut de lien. *Sub hac conditione, si volam nulla sit obligatio. L.* 8, *ff. de oblig. & act. L.* 17. *L.* 108, §. 1, *ff. de verb. oblig. L.* 7. *ff. de contr. empt.*

Mais il n'est pas entiérement au pouvoir de l'Assuré de rompre le Contrat, & de répéter la Prime. Il ne le peut qu'en s'abstenant de faire l'expédition qu'il avoit projettée. La condition dépend de l'expédition maritime, plutôt que de la volonté de l'Assuré. Le Contrat est révoqué par le défaut du risque, plutôt que par le fait de la personne.

2°. Les Assureurs ne sont soumis à payer que dans les cas de perte ou d'avarie occasionnées par fortune de mer ; car, comme l'observe Cleirac en l'endroit cité, » les Polices d'as-» surance sont des Contrats *incertains & conditionnels*, qui » n'ont point d'exécution parée, si ce n'est après que le cas » est arrivé & connu ».

Et voici comme parle Pothier, n. 5. » L'obligation que les » Assureurs contractent, dépend de cette condition, si par » quelque accident de force majeure, les choses assurées vien-» nent à périr ou à être endommagées. Mais le Contrat ne » laisse pas d'être parfait ; l'obligation est contractée, quoique

» *conditionnellement :* n'étant plus dès-lors au pouvoir des Af-
» ſureurs de s'en déſiſter, & de n'être pas obligés, ſi l'accident
» arrive.

§. 2. Il eſt aléatoire.

Il ſuit de ce principe, que le Contrat d'Aſſurance eſt de la claſſe des Contrats aléatoires, ainſi que l'obſerve Pothier, *n.* 8, *h. t. Hujus contractûs & commercii lucrum & damnum dependet à merâ ſorte & fortunâ.* Roccus, *not.* 6.

C'eſt ici une eſpece de jeu qui exige beaucoup de prudence de la part de ceux qui s'y adonnent. Il faut faire l'*analyſe des haſards*, & poſſéder *la ſcience du calcul des probabilités*, prévoir les écueils de la mer, & ceux de la mauvaiſe foi, ne pas perdre de vue les cas inſolites & extraordinaires, combiner le tout, le comparer avec le taux des Primes, & juger quel ſera le réſultat de l'enſemble.

Pareilles ſpéculations ſont l'ouvrage du génie. Mais ſi la théorie, dirigée par l'expérience, n'eſt que trop ſouvent fautive, quel ſera le ſort des Négocians, qui alléchés par l'appas du gain, ſignent dans toutes les Polices qu'on leur préſente, ſans conſidérer le précipice où la fortune aveugle & leur témérité peuvent les entraîner?

SECTION IV.

L'Aſſurance ne peut devenir pour l'Aſſuré un moyen d'acquérir.

Les Aſſureurs *ſe chargent de l'événement* des effets expoſés aux haſards de la mer. Ils en *prennent le péril ſur eux.* Ils promettent à l'Aſſuré de l'*indemniſer des pertes & dommages* qu'il ſouffrira. Il eſt donc évident que l'Aſſurance n'eſt pas pour l'Aſſuré un moyen d'acquérir. La nature du Contrat s'y oppoſe.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 13, établit pour *maxime, que l'Aſſuré ne peut recevoir profit du dommage d'autrui.*

Jean-Pierre Ricard, (*négoce d'Amſterdam, pag.* 261) obſerve » que les Aſſurances n'ayant été inventées & introduites

» que dans le but de *ſoulager les Marchands en cas de perte*, » ce ſeroit agir très-injuſtement que de vouloir *s'enrichir ou* » *gagner*, en faiſant perdre les Aſſureurs ».

Aſſecuratus non quærit lucrum, ſed agit ne in damno ſit, dit Straccha, *de aſſecur., gl.* 20, *n.* 4.

In materia d'aſſicurazione, ſi hà riſguardo al puro danno, non all'utile che ſi perde. Targa, *cap.* 66, *pag.* 284

L'Ordonnance défend de faire aſſurer le *profit eſpéré* des marchandiſes, le *frêt à faire*, les *ſalaires à gagner*, & les *effets au-delà de leur valeur.*

En un mot, *on ne peut faire aſſurer que ce qu'on court riſque de perdre, & nullement les gains qu'on manque de faire.* Pothier, *h. t., n.* 31, 35 *& ſuiv.* : car l'Aſſurance n'eſt pas un titre lucratif pour l'Aſſuré. Elle ne peut avoir d'autre objet que celui de le mettre à couvert de la perte, c'eſt-à-dire, de la perte intrinſeque, réelle, & dérivant directement de la choſe : *Damnum quod re verâ inducitur. L.* 1, *C. de Senten. quæ pro eo.*

Les pactes qui s'éloignent de ce principe ſont nuls, & doivent être rejettés. Voilà pourquoi la Déclaration *du* 17 *Août* 1779, *art.* 11, veut que tout effet dont le prix eſt porté dans la police d'Aſſurance en monnoie étrangere, ſoit évalué au prix que la monnoie ſtipulée peut valoir en livres tournois : *faiſant très-expreſſes inhibitions & défenſes de faire aucune ſtipulation à ce contraire, à peine de nullité.*

La caution ne peut valablement ſe ſoumettre à rien de plus que ce à quoi le débiteur principal eſt obligé. *L.* 8, §. 7, *ff. de fidejuſſ.* Il ſuffit que le créancier ne perde pas, & que ſon intérêt légitime ſoit rempli. Il en eſt de même de l'Aſſurance, dont l'objet ne fut jamais de procurer un bénéfice à l'Aſſuré.

SECTION V.

L'Aſſurance eſt-elle un Contrat de droit étroit, ou de bonne foi?

Nos Auteurs diſent tantôt que l'Aſſurance eſt un *Contrat de bonne foi*, & tantôt qu'elle eſt un *Contrat de droit étroit.* Pour fixer nos idées, remontons encore aux principes.

§. 1. Diſtinction entre les Contrats de bonne foi, & ceux de droit étroit.

Dans les beaux jours de la République, les Romains croyoient n'être vraiement libres qu'en ſe rendant eſclaves des Loix. *Legum omnes ſervi ſumus, ut liberi eſſe poſſimus;* (Ciceron *pro Cluentio, cap.* 53) voilà pourquoi ils n'avoient rien oublié pour fixer parmi eux une Juriſprudence certaine, qui dépendit le moins qu'il ſeroit poſſible, du caprice de l'homme. (*Tite-Live, lib.* 2., *n.* 3.) Telle fut l'origine des *formules* ou regles auxquelles le Juge étoit obligé de conformer les Jugemens qu'il prononçoit. *Sunt jura, ſunt formulæ de omnibus rebus conſtitutæ, ne quis aut in genere injuriæ, aut ratione actionis errare poſſit. Expreſſæ ſunt enim ex uniuſcujuſque damno, dolore, incommodo, calamitate, injuriâ, publicæ à Prætore formulæ ad quas privata lis accommodatur.* Ciceron *pro Roſcio, cap.* 8.

On diſtinguoit deux ſortes d'actions. Celles *de droit étroit*, & celles *de bonne foi.*

Dans les premieres, le miniſtere du Juge ſe bornoit à décider en fait, ſi la demande étoit conforme, ou non, à la formule donnée par le Préteur.

Dans les actions de bonne foi, attendu la nature du litige, la formule déféroit au Juge une autorité moins limitée

Mais dans l'un & l'autre genre d'actions, le Juge devoit s'attacher à la juſtice & à l'équité, plutôt qu'à la ſubtilité du droit. *Placuit in omnibus rebus, præcipuam eſſe juſtitiæ, æquitatiſque, quàm ſtricti juris rationem.* L. 8, C. *de judiciis.*

Le

Le dol formoit une exception péremptoire contre le Demandeur, dans le cas même de l'action de droit étroit. *Per doli exceptionem ſummoveri petitio debet.* L. 5, C. *de inut. ſtipul.* L. 36, ff. *de verb. oblig.*

Cujas, *parat. C. de formulis*, ſemble regretter que les formules établies par l'ancien Droit romain, aient été abolies. *Religiò juris forſitam captioſa nimis, & ſcrupuloſa; ſed meo judicio tolerabilior, quàm actionum confuſio, agendi temeritas, & nullus ordo, omnibus actionibus conceptis in factum, nec conſcriptis formulâ, legeque certâ.*

Duarenus, ſur le titre *ſi certum petatur*, *pag.* 1190, obſerve que les formules avoient été établies pour fixer le droit des parties.

Les Loix romaines n'ayant point parlé du Contrat d'Aſſurance, ce contrat n'avoit été mis ni dans la claſſe des actions de bonne foi, ni dans celle des actions de droit étroit. Je crois que, ſuivant les cas, on doit le placer dans l'une ou dans l'autre.

Puiſque le Contrat d'Aſſurance eſt le réſultat de la *ſtipulation* des parties contractantes, il entre naturellement dans la claſſe des actions de droit étroit par rapport aux pactes qui y ſont inſérés. Tous nos Auteurs s'accordent là-deſſus.

A certains égards, l'Aſſurance eſt un Contrat de droit étroit.

Ils diſent que les paroles des polices d'Aſſurance doivent être peſées avec ſcrupule. *Verba aſſecurationis, potiſſimè ponderanda ſunt.* Roccus, *de aſſecur. not.* 18. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 420. Rote de Gênes, *dec.* 102, *n.* 5. Santerna, *part.* 3, *n.* 38. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 107. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 44 & 45.

Qu'elles forment la loi de laquelle il n'eſt pas permis de s'écarter, parce que la volonté des parties y eſt conſignée. *In materiâ aſſecurationis principaliter inhærendum eſt verbis apocæ aſſecurationis; quinimò hæc pro lege habenda ſunt, nec ab his recedere debemus, quia contrahentium voluntas melius haberi non poteſt.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 1.

Qu'elles doivent être entendues littéralement, & dans leur ſens propre. *Verba contractûs aſſecurationis intelligenda ſunt propriè,*

ſtrictè & ut jacent. Rote de Gênes, *dec.* 129, *n.* 5. Roccus, *not.* 61.

Qu'il n'eſt jamais permis d'étendre ce Contrat d'un cas à l'autre, ni d'un corps à un autre corps réellement diſtinct. *L'obligo dell' aſſicuratore è ſtrictì juris. Non ſi può eſtendere da un corpo all'altro realmente diſtinto.* Carlo Targa, *cap.* 52, *n.* 8.

M. Pothier, n. 68, établit comme une regle ſûre, que » les » Aſſureurs ne ſont pas tenus des riſques, lorſqu'on s'eſt écarté » de ce qui eſt porté par la police, ſi ce n'eſt de leur conſen- » tement ou en cas de néceſſité ».

V. infrà, ch. 13. *ſect.* 16.

A d'autres égards, l'Aſſurance eſt un Contrat de bonne foi.

Les mêmes Auteurs diſent que la bonne foi doit régner dans le Contrat d'Aſſurance, & qu'on doit en écarter les ſubtilités du droit, pour s'en tenir à l'équité, qui eſt l'ame du commerce. *Iſte contractus aſſecurationis eſt bonæ fidei : & ideo requiritur in illo bona fides, non dolus, non fraus, ſed ſolum æquitas, quæ eſt anima commercii ; & praticandus non eſt cum juris appicibus, & rigoribus.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 2.

Que les clauſes de ce Contrat doivent être interprétées ſuivant le ſtyle, les coutumes & l'uſage du lieu où l'Aſſurance a été faite, malgré que la diſpoſition du Droit commun paroiſſe contraire. *Ex ſtylo, vel conſuetudine, & praxi, iſte contractus debet explicari, licet contrarium de jure dicendum eſſet.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 7. Roccus, *not.* 68. Santerna, *part* 3, *n.* 1 & 55.

Que pour fixer l'étendue des obligations réciproques entre les Aſſurés & les Aſſureurs, il faut conſidérer en même temps les paroles du Contrat & l'intention des parties. *Verba contractûs aſſecurationis, & mentem contrahentium eſſe attendenda.*

Que dans ce Contrat, tout comme dans les autres, l'acte ne produit rien au-delà de l'intention des contractans. *Actus nunquam operantur ultra intentionem agentium.* Giballinus, *lib.* 4, *cap.* 11, *art.* 2, *n.* 5.

Il ſuit de ces Doctrines, 1°. que l'Aſſurance eſt un Contrat de droit étroit. Si les pactes ſtipulés ſont clairs par eux-mêmes, & qu'ils ne renferment rien qui ſoit prohibé par les Loix, il

n'eſt pas permis au Juge de s'en écarter. 2°. Ce n'eſt que dans le cas où les conventions des parties ont été rédigées d'une maniere obſcure & ambigue, que le Magiſtrat a l'autorité de ſe déterminer par les lumieres que l'équité légale, le droit commun, la nature du Contrat, & les circonſtances de la cauſe peuvent lui ſuggérer. *Infrà ch.* 2, *ſect.* 7, §. 3 & 4.

§. 2. Tout dol vicie l'Aſſurance.

Si l'une des parties a uſé de dol & d'artifice, la moindre peine qu'elle doive encourir, c'eſt que l'Aſſurance ſoit déclarée nulle à ſon égard. *Guidon de la Mer*, *ch.* 2, *art.* 7. *Réglement d'Amſterdam*, *art.* 31. *Ordonnance*, *h. t. art.* 22. Kuricke, *diatr. de aſſecur. n.* 1. Blackſtone, *liv.* 1, *ch.* 30.

On eſt coupable de dol, non-ſeulement lorſque, pour ſe procurer des Aſſureurs, ou pour les inviter à ſe contenter d'une prime moindre, l'on affirme, ou l'on fait entendre des faits contraires à la vérité, mais encore lorſque l'on diſſimule des circonſtances graves qu'il leur eût importé de connoître avant que de ſouſcrire la police. Pothier, *h. t. n.* 194.

Dolus malus non tantùm in eo eſt, qui fallendi causâ obſcurè loquitur; ſed etiam qui inſidioſè obſcurè diſſimulat. L. 43. §. 2, ff. *de contrah. empt. L.* 7. §. 9. ff. *de pactis. L.* 1, §. 2, ff. *de dolo malo.*

Aſſureurs ſont ſouvent les victimes de leur bonne foi.

Il eſt rare que les Aſſureurs ſe rendent coupables de fraude. Obligés de s'en tenir aux faits qu'on leur affirme, & aux pieces qu'on leur exhibe, ils ne ſont que trop ſouvent victimes de leur bonne foi. Le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 15, les compare à des *Pupilles.*

Mais ils doivent prouver d'une maniere concluante, le dol dont ils ſe plaignent. *Guidon de la Mer*, *ch.* 2, *art.* 15. *Ordonnance*, *h. t. art.* 61, &c.

§. 3. L'égalité doit régner dans ce Contrat.

Autant que la nature du Contrat le permet, *le ſort des Aſſureurs & des Aſſurés doit être le même à l'actif & au paſſif.* Valin, *art.* 3, *h. t. pag.* 36.

Celui qui veut ſe faire aſſurer, doit manifeſter tous les faits dont il importe aux Aſſureurs d'être inſtruits. Les regles que Ciceron établit d'une maniere admirable au ſujet du Vaiſſeau qui, ſuivi de pluſieurs autres, arrive le premier avec un char-

gement de blé dans le Port d'une Ville affamée, (*lib.* 3, *de officiis*, *cap.* 12 *& ſuiv.*) retrouvent leur application au Contrat d'Aſſurance. Pothier, *h. t. n.* 194 & 198.

Ce Contrat peut-il être anéanti pour cauſe de léſion ?

Pluſieurs Auteurs diſent que pour cauſe de léſion, on peut revenir contre le Contrat d'Aſſurance. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 6. Santerna, *part.* 5, *n.* 6. Roccus, *not.* 8.

Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 717. Valin, *art.* 3, *h. t. pag.* 42. Pothier, *n.* 82, ſoutiennent le contraire. J'adopte ce dernier avis, attendu l'incertitude des événemens, & la variété des circonſtances où les parties ont pu ſe trouver.

Mais ſi la léſion avoit pour principe le dol & la fraude, le Contrat ſeroit au cas d'être caſſé. *Si læſio ſit dolo, vel per fraudem commiſſa, hi contractus, ſicut alii, ſunt ipſo jure nulli.* Scaccia, *de cambiis*, §. 1, *queſt.* 1, *n.* 132.

Il en eſt de même, ſi l'Aſſuré a omis, quoique par inadvertance, de déclarer quelque circonſtance eſſentielle qu'il importoit aux Aſſureurs de connoître avant que de ſigner la police.

Dans tous ces cas, l'Aſſurance eſt nulle, ſans que l'Aſſuré ſoit recevable à requérir la confirmation du Contrat, en offrant un ſurcroît de prime.

Il eſt vrai que l'Acheteur, contre lequel le Vendeur demande la reſciſion de la vente par la léſion d'outre-moitié du juſte prix, peut ſe maintenir dans l'immeuble qu'il a acquis, en offrant de ſuppléer ce qui manque au juſte prix. *Si emptor elegerit, quod deeſt juſto pretio, recipias*, dit la Loi 2, C. *de reſcind. vendit.*

Mais, ainſi que l'obſerve Dumoulin, (*coutume de Paris*, §. 33, *gl.* 1, *n.* 41), cette déciſion eſt particuliere au Contrat de vente. L'intention des parties, dit-il, avoit été de vendre & d'acheter: d'où il ſuit que le ſupplément du juſte prix convient, & à l'intention des contractans, & à la nature de l'acte : *quia in venditione, contrahentes habuerunt intentionem emendi & vendendi; & ſic, ſupplementum defectivi, vel reſtitutio excesſivi pretii conformatur & congruit, & intentioni partium, & naturæ actûs.*

La même raiſon ne peut pas être propoſée vis-à-vis de

l'Aſſureur. Il eſt fondé à dire qu'il n'auroit pas ſigné la police, s'il eût été inſtruit des circonſtances eſſentielles qui lui ont été diſſimulées. Son intention avoit été de ſe ſoumettre aux ſeuls riſques dont il s'étoit rendu reſponſable. Il a été trompé : cela ſuffit pour que le Contrat ſoit nul. Envain on conſentiroit qu'il ne fût tenu aux riſques que relativement à la police par lui ſouſcrite. Il n'en ſeroit pas moins recevable à requérir la nullité de l'Aſſurance, parce que ſur mer, le danger qu'on veut éviter, en occaſionne ſouvent mille autres.

Vid. infrà, ch. 3, *ſect.* 3.

SECTION VI.

L'Aſſurance eſt du Droit des Gens.

L'Empereur Antonin, conſulté ſur un cas concernant la navigation, répondit : » je ſuis maître de la terre ; mais la Loi » Rhodienne qui tient lieu de droit des gens, eſt maîtreſſe de » la mer. On ſe conformera donc aux diſpoſitions de cette » Loi pour tous les points auxquels les Loix romaines n'ont pas » dérogé. C'eſt ainſi qu'avant nous Auguſte l'avoit ordonné ». *Ego quidem terræ dominus ; Lex autem maris. Lege Rhodiâ, quæ de rebus nauticis præſcripta eſt, judicetur : quatenus nullâ noſtrarum legum adverſatur. Hoc idem divus quoque Auguſtus judicavit.* L. 9, ff. *de L. Rhodiâ.*

C'eſt en effet par le droit des gens que la navigation a toujours été régie. Elle eſt le lien de la ſociété des Peuples. Elle répand en tous lieux les commodités & l'abondance. Elle eſt ſubordonnée à des regles communes que les beſoins mutuels font reſpecter, & que l'équité naturelle avoit déja gravées dans le cœur de l'homme. Chez les Nations commerçantes, les Loix maritimes ſont à-peu-près les mêmes, attendu la réciprocité des intérêts. On doit donc avoir recours aux Loix des autres Peuples, ſoit pour mieux connoître l'eſprit des Ordonnances du Royaume, ſoit pour décider les cas qu'elles n'ont pas prévu.

Nec negligenda aliarum maritimarum provinciarum observantia, si ubique par, & uniformis est, nec speciali ratione nititur. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 736. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 2.

D'après ces observations, il est aisé de comprendre que » *l'Assurance est un Contrat du droit des gens dans son origine.* » L'Ordonnance de la Marine en l'autorisant spécialement, a » développé les regles par lesquelles ce Contrat est régi, *qui* » *sont tirées du droit naturel* ». C'est ainsi que parle Pothier, *n.* 9.

Et voici comme s'explique Blackstone, *code criminel*, *ch.* 5. » Dans les différens maritimes qui se rapportent au frêt, *aux* » *Assurances*, à la grosse avanture, & autres choses de cette » nature, *la Loi marchande, qui est une branche de la Loi des* » *Nations*, y est régulierement & constamment adhérante ; & » conséquemment dans toutes les contestations sur les prises, » les naufrages, les otages, les traités de rançon, *il n'y a pas* » *d'autre regle de décision, que cette grande universelle Loi con-* » *signée dans l'histoire, la coutume & les écrits des Sages, géné-* » *ralement approuvés dans toutes les langues.*

L'Assurance tient parmi nous quelque chose du droit civil.

Quoique l'Assurance soit un Contrat du droit des gens, elle *tient parmi nous quelque chose du droit civil*, ainsi que l'observe Pothier, *n.* 9. Cela revient au mot du rescrit de l'Empereur Antonin : *quatenus nullâ nostrarum legum adversatur.*

On trouve, en effet, dans les Ordonnances du Royaume quelques dispositions arbitraires sur cette matiere : telles que celles au sujet du délaissement, des prescriptions, du rapport du frêt, &c. Mais ce sont ou des exceptions que les mœurs actuelles ont suggérées, ou des points de police établis pour réprimer ou prévenir certains abus : car le Roi est le *Protecteur du Commerce.* S'il fait des Loix qui paroissent quelquefois gêner le Négociant, elles ont pour objet le bon ordre & la liberté du commerce même.

SECTION VII.

Eſt-il permis de faire aſſurer deux fois la même choſe ?

On ne peut faire aſſurer deux fois la même choſe pour le même riſque. *Plures Aſſecurationes fieri non poſſunt ſuper eodem riſico ; & tali caſu, ſecundi Aſſecuratores, non tenentur.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 89. Straccha, *gl.* 3, *n.* 3. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 506, *pag.* 472.

Infrà, ch. 9, *ſect.* 1, *& ch.* 16, *ſect.* 5.

En effet, puiſqu'il n'eſt permis de faire aſſurer que ce qu'on met en riſque, il s'enſuit qu'il eſt prohibé de faire aſſurer par un ſecond Aſſureur, ce qui l'eſt déja par un premier. Pothier, *n.* 33 & 97.

Il eſt ſenſible que cette prohibition ne concerne point la pluralité des polices. Il ſuffit que, réunies enſemble, elles n'excedent pas la valeur de la choſe aſſurée. L'Aſſurance n'en eſt pas moins une, quoiqu'elle ſoit conſignée dans diverſes écrites. de Luca, *de credito, diſc.* 106, *n.* 118. *& diſc.* 166, *n.* 5. *Infrà, ch.* 2 *& ch.* 16.

Mais, 1°. ce n'eſt pas multiplier les Aſſurances que de les réitérer pour un voyage nouveau, ou pour chaque partie du voyage, ou pour n'avoir effet qu'après l'échéance du temps déterminé par les premieres polices. Rien n'empêche auſſi de faire aſſurer en même temps par une premiere police, certains riſques maritimes ; & par une ſeconde, certains autres. *Prohibitum non eſt, etiam pro eiſdem mercibus, eodemque valore, verè duplicatam aſſecurationem recipere, quoties accedat diverſitas itineris, vel diverſitas periculi : quoniam ſufficit non adeſſe duplicitatem in eodem valore, eodemque periculo.* de Luca, *diſc.* 106, *n.* 22. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 92.

2°. Ce n'eſt pas multiplier les Aſſurances, que de faire réaſſurer le riſque qu'on a pris, ou de faire aſſurer la ſolvabilité

de ſes propres Aſſureurs. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 91. *Infrà, ch.* 8, *ſect.* 14 & 15.

3°. Dans les Pays où les Aſſurances par forme de gageure ſont permiſes, on peut faire aſſurer deux fois la même choſe, & pour le même riſque, pourvu que les ſeconds Aſſureurs ſachent qu'il s'agit d'une gageure. *Non eſt prohibita duplicatio aſſecurationis, quando ſecundi Aſſecuratores ſcirent aliam fuiſſe factam aſſecurationem ſuper eodem valore, vel eiſdem mercibus. Ratio eſt, quia ſecunda aſſecuratio valeret, non uti aſſecuratio, ſed uti vadimonium, ſeu* icommeſſa. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 93.

CHAPITRE II.

DE LA FORME DU CONTRAT D'ASSURANCE.

SOMMAIRE.

Deux ſortes de forme.

SECT. I. *Le Contrat d'Aſſurance doit-il être rédigé par écrit ?*

SECT. II. *Du Greffier des Aſſurances & de ſes fonctions.*

§. 1. *Du Greffier des Aſſurances.*

§. 2. *Enrégiſtrement des polices.*

§. 3. *Emolument des Courtiers.*

§. 4. *Exhibition des Livres & Carnets des Courtiers.*

SECT. III. *Des formules imprimées.*

SECT. IV. *Date & ſignature de la Police.*

§. 1. *Abus au ſujet de la date.*

§. 2. *Signature modifiée.*

§. 3. *Peut-on révoquer ſa ſignature, ſous prétexte que la police n'eſt pas encore cloſe ?*

§. 4. *Tant qu'on a la plume & la police en main, peut-on rayer ſa ſignature ?*

§. 5. *Des* Avenans.

§. 6. *Police ſignée en blanc.*

§. 7. *Note du Courtier.*

§. 8. *Signature de l'Aſſuré.*

SECT. V. *Les Polices d'Aſſurance portent-elles hypotheque ?*

§. 1. *Hypotheque des Polices.*

§. 2. *Contrôle des Polices.*

SECT.

SECT. VI. *Des Assurances sous signature privée.*
§. 1. *Observations générales sur la formule privée.*
§. 2. *Adhirement de la Police privée.*
SECT. VII. *De la forme interne & essentielle des Polices.*
§. 1. *De ce qui doit être contenu dans la Police d'Assurance.*
Nom de l'Assuré.
Domicile de l'Assuré.
Qualité de Propriétaire ou de Commissionnaire.
Effets assurés.
Nom du Navire.
Nom du Capitaine.
Lieux du risque.
Temps du risque.
Somme assurée.
Prime.
Soumission aux Arbitres.
Autres pactes.
§. 2. *Pactes contraires à l'Ordonnance.*
§. 3. *Comment entendre les clauses générales ?*
§. 4. *Comment interpréter les pactes équivoques de la Police ?*

STypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 305 & 385, dit que la forme de l'Assurance est ou *essentielle* ou *accidentelle*; que la soumission aux risques maritimes & la stipulation de la prime, constituent la forme essentielle de ce Contrat; & que la forme accidentelle consiste en la Police qui en est dressée. Deux sortes de forme.

Kuricke, *diatr. de assecur. pag.* 833, distingue la forme de l'Assurance en *externe* & en *interne*. Il dit que la premiere donne l'existence au Contrat, & que la seconde lui défere l'essence & la légitimité : *illa ad existentiam, hæc ad essentiam pertinet :* que la Police constitue la forme externe de l'Assurance; & que la forme interne dérive des obligations respectives des parties.

Pour que l'Assurance soit valable, il faut que la Police en soit dressée, & que dans cette police, il n'y ait aucun pacte qui soit contraire à l'essence du Contrat.

Au reste, l'Assurance est toujours présumée faite en la maniere qu'elle a dû l'être. *Præsumendum est quod assecuratio facta fuerit eo modo quo fieri debuit.* Casaregis, *disc.* 7, *n.* 12. Car il faut entendre & expliquer l'acte dans le sens capable

de le faire valoir, plutôt que dans le ſens contraire : *ut potius valeat, quàm pereat*, dit la Loi 12, ff. *de rebus dubiis. Vide ſuprà Ch.* 1. *Sect.* 5.

SECTION I.

Le Contrat d'Aſſurance doit-il être rédigé par écrit ?

M. Valin, *art.* 2, *h. t.*, *pag.* 27, & M. Pothier, *n.* 99, ſe réuniſſent à dire que dans l'Aſſurance, l'*écriture n'eſt requiſe que pour la preuve du Contrat.* D'où ils concluent qu'en cas de dénégation, on peut avoir recours au *ſerment déciſoire.*

Le premier va plus loin. Il dit qu'il n'y a *nul doute que la preuve d'une Convention d'aſſurance ne ſoit recevable par témoins, s'il s'agit d'une ſomme de* 100 *liv. & au-deſſous.*

Mais cet Auteur n'a pas fait attention, que ſi dans ce cas la preuve teſtimoniale étoit admiſſible, elle devroit l'être indéfiniment ; attendu que l'article 54 de l'Ordonnance de Moulins, n'a pas lieu dans les affaires mercantilles. *Edit de* 1573, art. 5 ; *Ordonnance de* 1667, *tit.* 20, *art.* 2.

La queſtion mérite donc d'être examinée.

1°. Je conviens qu'en regle générale, l'écriture eſt étrangere à la ſubſtance des Conventions. On ne les rédige par écrit que pour en conſtater plus aiſément la preuve. *Fiunt ſcripturæ, ut quod actum eſt, per eas facilius probari poſſit.* L. 4, ff. *de fide inſtrum.*

Mais cette regle du droit commun ceſſe dans tous les cas où l'écriture eſt expreſſément requiſe par la Loi. *Scriptura neceſſaria non eſt, niſi lex eam expreſſè requirat.* Corvinus, *C. de fide inſtr.*, *pag.* 193.

2°. Le Guidon de la Mer, *ch.* 1, *art.* 2, *pag.* 223, nous apprend » qu'on faiſoit anciennement les Aſſurances *ſans* » *écrit.* Elles étoient dites *en confiance*, parce que celui qui » ſtipuloit l'Aſſurance, ne faiſoit pas ſes pactions par écrit,

» mais ſe confioit à la bonne foi & prud'hommie de ſon » Aſſureur. »

Cette maniere de procéder fut enſuite *prohibée en toutes les Places* de Commerce, à cauſe des *abus & des différens qui en ſurvenoient.* On alla même juſqu'à exclure l'écriture privée. Des Greffiers d'Aſſurance furent établis; & il fut déterminé que les Polices ſeroient dreſſées par le Greffier, ou par un Notaire, *à peine de nullité.* Guidon de la Mer, *d. loco. Réglement de Barcelonne* (*à la ſuite du Conſulat, ch.* 349).

Le Réglement d'Amſterdam, *art.* 18, permit enſuite d'employer l'*écriture privée.*

3°. L'Ordonnance de la Marine, *art.* 2, *h. t.*, renferme à ce ſujet deux diſpoſitions. » Le Contrat appellé police d'Aſſu- » rance, *ſera*, dit-elle, *rédigé par écrit, & pourra être fait* » *ſous ſignature privée* ».

Les Parties ont donc le choix ou d'écrire elles-mêmes leurs accords, ou d'employer le miniſtere d'un Courtier ou d'un Notaire. Mais *le Contrat ſera rédigé par écrit* : l'Ordonnance le veut ainſi. Cette derniere diſpoſition eſt abſolue. Elle établit un point de forme qui eſt de rigueur. Juſqu'à ce que la Police ſoit ſignée (par l'Aſſureur), le Contrat n'eſt point parfait. Il eſt permis aux Parties de revenir ſur leurs pas. L'écriture ſeule fixe & caractériſe leur volonté. *Requiritur ad exiſtentiam, inſtrumentum aſſecurationis*, dit Kuricke en l'endroit cité.

Je crois donc, d'après notre Ordonnance, qu'on ne peut ni déférer le ſerment déciſoire à celui qui dénie l'Aſſurance verbale, ni le faire répondre cathégoriquement, ni moins encore admettre la preuve teſtimoniale, ſous prétexte, ſoit de la modicité de la ſomme, ſoit d'un commencement de preuve par écrit.

SECTION II.

Du Greffier des Aſſurances & de ſes fonctions.

§. I. Du Greffier des Aſſurances.

Autrefois *la Communauté des Marchands, ſous le bon plaiſir du Roi, nommoit un Greffier* pour recevoir les Polices d'Aſſurance. *Guidon de la Mer, ch.* 1, *art.* 2.

Valin, *art.* 2, *h. t.*, *pag.* 28, rapporte le diſpoſitif d'un Edit du mois de Décembre 1657, qui créa » des Offices de » *Notaires-Greffiers des Aſſurances*, en chacun des Sieges d'A- » mirauté du Royaume, avec privilege excluſif en faveur de » ces Greffiers, de recevoir & paſſer tous Actes maritimes, » Polices d'aſſurance & de chargement, Charte-partie, Afrê- » temens, Obligations de groſſe avanture, & de tenir Re- » giſtre & Contrôle des Connoiſſemens ſous ſignature privée.

Les Notaires & les Courtiers de Marſeille acheterent en commun un de ces Offices. Ils en faiſoient pourvoir un prête-nom dont ils ſe diſoient les Commis.

Par Arrêt du Conſeil du 4 Août 1759, revêtu de Lettres-Patentes, il fut ordonné que » l'Office de Greffier des Aſ- » ſurances de la ville de Marſeille & Côtes de Provence, dont » eſt décédé pourvu Joſeph Villet, & dont les Courtiers » Royaux de Change, Banque & Commerce, & les Notaires » de ladite Ville ſont propriétaires, ſera & demeurera réuni » & incorporé, ſans qu'il puiſſe en être déſuni, aux deux dits » Corps & Communautés, pour par eux en jouir, & les » fonctions en être exercées concurremment par chaque membre » d'iceux, ſans qu'à l'avenir leſdits Corps & Communautés » ſoient tenus d'y faire pourvoir, de fournir un homme vi- » vant & mourant, ni de payer à l'avenir pour raiſon d'icelui » aucun droit de prêt & d'annuel & autres, dont voulons & » entendons qu'ils demeurent diſpenſés ».

L'Edit du mois de Janvier 1777, qui ſupprime les Offices de Courtiers de Marſeille, & qui défere à la Chambre du

Commerce le choix & l'élection de ſoixante nouveaux Courtiers, fait en l'article 9 » très-expreſſes inhibitions & défenſes » à toutes perſonnes autres que celles pourvues de commiſſion, » de faire directement ou indirectement les fonctions de Courtier, *pour raiſon des Aſſurances* &c ».

Le Parlement d'Aix en enrégiſtrant cet Edit, arrêta, » ſous » le bon plaiſir du Roi, que dudit enrégiſtrement, il ne pourra » rien être inféré contre le droit & l'uſage des Notaires de » la ville de Marſeille, de recevoir en concours avec les » Courtiers, les Polices d'Aſſurance, à la charge par leſdits » Notaires de ſe conformer aux Ordonnances ».

Cette explication a été authentiquée par l'art. 16 du Réglement en forme de Lettres-Patentes du 26 Mai 1778. » N'entendons néanmoins, eſt-il dit, préjudicier au droit dont » jouiſſent les Notaires de ladite ville de Marſeille, de recevoir » des Contrats d'Aſſurance, concurremment avec les Courtiers ».

L'art. 69, *h. t.*, « enjoint aux Notaires & Courtiers d'a- » voir un Regiſtre paraphé en chaque feuillet par le Lieu- » tenant de l'Amirauté, & d'y enrégiſtrer toutes les Polices » qu'ils dreſſeront, à peine de tous dommages & intérêts, » & de 500 liv. d'amende pour la premiere fois, & de deſ- » titution en cas de récidive ; ſans que leſdites peines puiſſent » être modérées ».

§. 1. Enrégiſtrement des polices.

Cette diſpoſition de l'Ordonnance a été renouvellée par des Lettres-Patentes du 29 Mai 1778, portant Réglement ſur la Police qui doit être obſervée par les nouveaux Courtiers de Marſeille. » Enjoignons (eſt-il dit en l'art. 3) à chaque Cour- » tier de tenir un livre duement paraphé, dans lequel il inſ- » crira toutes les négociations & autres affaires traitées par » ſon entremiſe, à l'exception des Polices d'Aſſurance, qu'il » ſera tenu d'enrégiſtrer dans un Regiſtre particulier, éga- » lement paraphé conformément à l'article 69, tit. 6, liv. 3 » de l'Ordonnance de la Marine de 1681.

Voici ſur ce point de diſcipline, un exemple de négligence de la part d'un Notaire.

Me. ***. Notaire de Marſeille, avoit omis d'enrégiſtrer deux Polices d'Aſſurance qui intéreſſoient le ſieur Honnoré Françoul. Celui-ci préſenta Requête contre le Notaire. Sentence rendue en Juin 1768, qui » condamne Me. ***. aux dommages & » intérêts ſoufferts & à ſouffrir par Francoul, par le défaut » de repréſentation des deux Polices d'Aſſurance dont il s'agit, » que ledit Me. ***. a déclaré n'avoir point enrégiſtré dans » ſon Regiſtre. Et faiſant droit à la réquiſition du Procureur » du Roi, condamne ledit Me. ***. à 500 liv. d'amende » envers M. l'Amiral, pour ne s'être pas conformé à la » diſpoſition de l'art. 69 du tit. 6 des Aſſurances de l'Or- » donnance de 1681, avec dépens & contrainte par corps ».

§. 3. Emolument des Courtiers.

Les ſalaires & émolumens que les Notaires & les Courtiers de Marſeille peuvent exiger au ſujet des Polices d'Aſſurance, ont été déterminés par des Lettres-Patentes du 7 Novembre 1778, & du 6 Février 1779.

§. 4. Exhibition des livres & carnets du Courtier.

J'ai ſouvent vu diſputer ſi le Courtier eſt obligé d'exhiber ſes carnets & livres à un tiers qui prétend avoir intérêt en la choſe.

Par la Loi 10, ff. *de edendo*, il étoit enjoint aux Banquiers d'exhiber leurs Regiſtres a ceux qui demandoient de les voir, ſoit que l'objet de la conteſtation concernât les Banquiers eux-mêmes, ſoit qu'elle fût élevée contre un tiers. *Argentarius rationes edere jubetur. Nec intereſt cum ipſo argentario controverſia ſit, an cum alio* : parce que les Banquiers, ajoute cette Loi, exercent un miniſtere public ; *quia officium eorum atque miniſterium publicam habet cauſam.*

La Loi 2, C. *eod.*, décide que le Juge eſt en droit d'ordonner l'exhibition des documens publics, afin que la vérité ſoit manifeſtée. *Acta publica exhiberi inſpicienda, ad inveſtigandam veritatis fidem, jubebit.*

Voici ſur cette matiere les diſpoſitions des Ordonnances du Royaume.

» Doreſnavant tous Notaires & Tabellions feront bons & » ſuffiſans Regiſtres & Protocoles des Contrats & autres

» Actes par eux reçus & paſſés ; & iceux mettront par ordre » ſelon la priorité & poſtériorité deſdits Contrats & autres » Actes, *afin que ſi doreſnavant en étoit queſtion, on puiſſe » avoir recours audit protocole ou regiſtre ;* ſors & exceptés » les Notaires de notre Châtelet de Paris ». *Ordonnance de Louis* XII. *en Juin* 1510, *art.* 63. *Ordonnance de François* I. *faite en Octobre* 1535, *pour la Provence, ch.* 19, *art.* 6.

» Défendons à tous Notaires & Tabellions de montrer & com- » muniquer leſdits Regiſtres, Livres & Protocoles, *fors aux » Contractans*, leurs héritiers & ſucceſſeurs, *ou à autres aux- » quels le droit deſdits Contrats appartiendroit notoirement*, ou » *qu'il fût ordonné par Juſtice* ». Ordonnance de 1539, art. 177.

En vertu du décret que le Juge rend à ce ſujet, le Notaire eſt *compulſé* & contraint de repréſenter l'acte qu'on lui demande, & d'en donner extrait. *Ordonnance de* 1667, *tit.* 12; *ibiq. Bornier & autres Commentateurs.*

» Les Agens de Change & de Banque tiendront un Livre- » journal, dans lequel ſeront inſérées toutes les parties par » eux négociées, *pour y avoir recours en cas de conteſtation* ». Ordonnance de 1673, tit. 3, art. 2.

» Les Agens de Change ſeront tenus, lorſqu'ils en ſe- » ront requis, d'*exhiber au Juge* l'article de leur Regiſtre, » qui ſera le ſujet de la conteſtation. » Arrêt du Conſeil du 24 Septembre 1724, art. 27.

1°. Suivant l'Ordonnance de 1539, les *Notaires* ſont en droit de refuſer l'exhibition de leurs Regiſtres aux perſonnes auxquelles ils croient que *le droit des Contrats n'appartient pas notoirement. Vide* les Commentateurs de cette Ordonnance. Papon, *liv.* 4, *tit.* 14, *n.* 9. Bouchel, v°. *Notaire.* Lacombe, *Juriſprudence civile, tom.* 2, *pag.* 33. Deniſart, *tom.* 1, *pag.* 581, *& tom.* 3, *pag.* 440.

Mais, ainſi que l'obſerve Ferriere *ſur le Digeſte, tit. de edendo, tom.* 1, *pag.* 105. » Cet article de l'Ordonnance ne » s'obſerve pas. Les Notaires ne peuvent connoître les droits

» qu'ont ceux qui ſe préſentent pour la délivrance de quelque » Acte. C'eſt pourquoi ils en donnent copie indifféremment à » tous ceux qui le requiérent ».

Tel eſt notre uſage. Et je n'ai jamais vu à Marſeille aucun Notaire qui ait refuſé les extraits qu'on lui demande.

Il leur eſt ſeulement prohibé d'exhiber les teſtamens des perſonnes encore vivantes. *Actes de Notoriété*, *pag.* 114. M. de Montvalon, *Traité des Succeſſions*, *tom.* 1, *pag.* 362.

2°. Les Courtiers ne ſont pas ſi faciles à manifeſter leurs livres & carnets, attendu le ſecret qu'ils doivent aux Parties.

Le ſieur Durand, Directeur d'une Compagnie d'Aſſurance à Barcelonne, demanda par une Requête préſentée à l'Amirauté de Marſeille, qu'il fût enjoint au ſieur Moreau, Courtier de Commerce, de lui expédier l'extrait d'un traité de vente. Sur Cette Requête, il y eut décret, qui ordonna l'*injonction requiſe*. La Chambre du Commerce demanda la révocation du décret, ſur le fondement du ſecret auquel les Courtiers ſont ſoumis. Elle ajoutoit que la Requête de Durand auroit dû être décrétée d'un *ſoit-montré* aux Parties contractantes. Le ſieur Durand ſoutenoit qu'il avoit intérêt d'être muni de l'extrait en queſtion, pour ſe mettre à couvert d'une perte d'Aſſurance, &c.

Sentence rendue dans le mois de Mars 1781, qui débouta la Chambre de ſa Requête d'intervention avec dépens; ordonna que le ſieur Moreau délivreroit l'extrait demandé, & le condamna aux dépens de la conteſtation.

Cette Sentence, qui fut acquieſcée, me paroît en regle; car s'il falloit en pareille matiere appeller les Parties contractantes, on riſqueroit d'avoir un procès à ſoutenir pour chaque piece dont on demanderoit extrait. *Il ſuffit d'avoir intérêt de voir le Contrat, & l'employer en quelque endroit*, pour que l'extrait ne puiſſe en être refuſé. (Guenois ſur l'Ordonnance de 1539). *Et ſi la Partie affirme au Notaire avec ſerment l'intérêt qu'il dit y avoir, cette preuve eſt ſuffiſante pour avoir communication* de l'acte. (Neron ſur ladite Ordonnance.)

Domat, *tom.* 1, *pag.* 255, *n.* 10, dit que » les No-
» taires,

» taires, Greffiers, & *autres perſonnes publiques*, ſont tenus » de repréſenter les actes qui ont été dépoſés en leurs mains, » aux perſonnes qui y ſont intéreſſées, quand ce ſeroit contre » eux-mêmes, & ils y ſont contraints par le Juge lorſqu'ils le » refuſent ».

SECTION III.

Des Formules imprimées.

Dans la plupart des Places maritimes, on a des modeles imprimés de Polices d'Aſſurance, dans le blanc deſquels on écrit à la main les pactes particuliers dont les Parties trouvent bon de convenir.

Nos livres ſont parſemés de ces Formules, dreſſées d'après les mœurs & le génie de chaque Pays.

Celle d'Anconne ſe trouve en italien & en latin au commencement du Traité de Straccha, *de aſſecur.*

Celle de Gênes ſe trouve en italien dans Targa, *ch.* 51, & en latin dans Scaccia, *de comm.*, §. 1, *queſt.* 1, *n.* 141.

Celle d'Anvers eſt dans Cleirac, *pag.* 355. Elle fut authentiquée par une Ordonnance de Philipe Second, qui défendit *d'y ajouter aucune autre clauſe.*

Cleirac, pag. 348, rapporte celle de Rouen.

Celle de Hambourg ſe trouve en allemand dans Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 425, *pag.* 465; & en latin dans Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 6, *pag.* 981.

Celles de Marſeille, de Bourdeaux, de Nantes & de Londres, ſeront miſes à la ſuite de la préſente Section.

La premiere eſt antique. Celles de Bourdeaux & de Nantes ont été dreſſées depuis l'Ordonnance de 1681.

Il eſt eſſentiel de connoître ces diverſes Formules, afin d'entendre nos Auteurs, & de concilier la Juriſprudence des Tribunaux. J'en ferai un grand uſage dans le préſent Traité.

En 1757, le Tribunal général de l'Amirauté à Paris, fit

un Réglement, qui ordonna que toutes les clauſes extraordinaires ou dérogatoires à quelque article de l'Ordonnance, ſeroient écrites à la main dans les Polices d'Aſſurance, & qui défendit d'avoir égard à pareilles clauſes, lorſqu'elles ſeroient imprimées.

Valin, *art.* 2 *&* 20, *h. t.*, *pag.* 28 *&* 67, s'éleve beaucoup contre ce Réglement. Pothier, *n.* 103, le trouve *très-ſage.* Ils ont raiſon l'un & l'autre à certains égards.

Il eſt permis de déroger aux clauſes imprimées, & on eſt cenſé y déroger, par cela ſeul que les clauſes écrites à la main y ſont contraires. *Vid. infrà ſect.* 4, §. 2 *du préſent Chapitre.*

Lorſqu'il n'y a point de contradiction entre les unes & les autres, les clauſes imprimées doivent ſubſiſter telles qu'elles ſe trouvent conçues, & produire leur effet, parce qu'elles ont été adoptées par les Parties. Telle eſt notre Juriſprudence.

Il n'eſt cependant pas toujours convenable de prendre à la lettre les clauſules imprimées. On doit les interpréter ſuivant le droit & l'uſage. *Ex formulâ & verbis conceptis aſſecurationis, obligatio contrahentium dijudicanda erit; & videndum quomodò verba illa pro ſubjectâ materiâ, legibus nauticis, ſive conſuetudine maris, communi hominum ſenſu, atque ipſo etiam jure capienda ſint, an amplianda, an reſtringenda, an in propriâ ſignificatione, an quodammodò improprianda.* Giballinus, *lib.* 4, *cap.* 11, *art.* 2, *n.* 5.

Formule de Marſeille.

„ Au Nom de Dieu & de la Ste. Vierge : que Dieu conduiſe
„ le tout à bon ſauvement.
„ Se fait aſſurer . . . . . .
„ . . . . . .
„ Alors ledit riſque ſera fini. Et veut que tous ceux qui prendront
„ de cette aſſureté, paſſent le même riſque que lui tant divin qu'hu-
„ main, d'amis, ennemis connus ou inconnus, priſes & déten-

„ tions de Seigneuries, ſoit eccléſiaſtiques ou temporelles, repré-
„ ſailles juſtes ou injuſtes, bande ou contrebande, marque, con-
„ tre-marque, de vent, foudre, feu, jet à la mer, & de tous
„ autres inconvéniens, périls & cas fortuits qui pourroient arriver,
„ ſe mettant à ſon même lieu & place comme ſi aſſuré ne fut,
„ ſans qu'ils puiſſent dire, alléguer ni controuver aucune choſe
„ à ce contraire, qu'ils n'ayent au préalable garni la main des
„ ſommes par eux reſpectivement aſſurées, qu'ils promettent payer
„ trois mois après les nouvelles aſſurées du ſiniſtre ou perte, que
„ Dieu ne veuille, & en après plaider ſi bon leur ſemble; leſ-
„ quels trois mois ſeront comptés du jour que l'Aſſuré aura fait
„ ſa déclaration de la perte ou ſiniſtre aux Archives de la Cham-
„ bre du Commerce; & ce, par écrit dans un regiſtre particulier
„ à ce deſtiné. Et pour meilleure validité de cette aſſureté, leſ-
„ dits ſieurs Aſſureurs obligent leurs biens à toutes Cours.

„ Finalement, veut, & ainſi d'accord avec leſdits Aſſureurs,
„ que la préſente écrite d'aſſureté ait autant de force & d'obli-
„ gation comme ſi c'étoit un contrat public, en la meilleure con-
„ dition que puiſſe être, avec toutes les clauſes qu'appartiennent
„ aux écrites d'aſſureté.

„ Dieu les conduiſe & faſſe ſalve, *Amen.*

Formule de Nantes.

„ Nous, Aſſureurs, ſouſſignés, promettons & nous obligeons
„ à vous M.
„ d'aſſurer & aſſurons, ſavoir : chacun de nous la ſomme par
„ nous ci-deſſous déclarée . . . . . .
„ . . . . . .
„ dont nous prenons les riſques à notre charge ſur bonnes ou
„ mauvaiſes nouvelles, renonçant à la lieue & demie par heure,
„ ſavoir : ſur le Navire, depuis le . . . . . .
„ & ſur les marchandiſes, depuis le jour qu'elles ont été ou ſeront
„ chargées & embarquées pour mener à bord dudit Navire, &
„ dureront, quant au Navire, juſqu'à ce qu'il ſoit arrivé & dé-
„ chargé au Port de . . . . . .

„ & l'avons eſtimé valoir . . . . . ;
„ Et quant aux marchandiſes, juſqu'à ce qu'elles ayent été ou
„ ſoient amenées & déchargées à terre à bon ſauvement, ſans au-
„ cun dommage, nous aſſujettiſſans à en courir les riſques dans
„ les Gabarres, Barques & Bâteaux, Chaloupes, Canots, & au-
„ tres Alléges ſervant à leur tranſport de terre à bord lors de l'em-
„ barquement, & de bord à terre lors du débarquement. Accordons
„ que ledit Navire, faiſant ledit voyage, pourra naviguer avant &
„ arriere, à dextre & à ſeneſtre; nous ſoumettant à courir tous riſques
„ & périls de mer, de guerre, de feu, de vent, d'amis, d'ennemis,
„ de repréſailles, de lettres de marque & contre-marque; d'Arrêt &
„ Déclaration de guerre des Rois, Reines, Républiques, Princes &
„ Seigneurs quelconques, d'imprudence, d'abſence du Capitaine lors
„ de la perte, de baratterie de Patron, Maître ou Mariniers, & gé-
„ néralement de tous autres périls, fortunes ou cas fortuits qui pour-
„ roient avenir, en quelque maniere que ce ſoit, prévus ou impré-
„ vus. Et ſi après la ſortie du Vaiſſeau du Port de ſon départ,
„ leſdites marchandiſes venoient par néceſſité, ou dans la vue d'une
„ plus grande ſûreté, à être déchargées ou rechargées, en tout ou en
„ partie, à la mer ou en quelque eſcale, dans un autre ou dans
„ d'autres Bâtimens, petits ou grands, ce qui pourra être fait
„ ſans attendre notre approbation ou notre conſentement, parce
„ que néanmoins vous ſerez tenu de nous en inſtruire auſſitôt
„ que la nouvelle vous en ſera parvenue, ou dans les trois jours
„ ſuivans au plus tard, nous courons les riſques deſdites mar-
„ chandiſes ſur les Bâtimens dans leſquels elles auront été renver-
„ ſées, ainſi que nous le courions auparavant, nous mettant du
„ tout en la place de vous ledit ſieur . . . . .
„ pour vous garantir & indemniſer de toutes pertes & domma-
„ ges qui pourroient arriver; & en cas de dommage, priſe ou
„ perte dudit Navire ou marchandiſes, (ce que Dieu ne veuille)
„ promettons & nous obligeons de payer & rembourſer à vous
„ ou au porteur de cette police, toute la perte & dommages
„ que vous aurez reçus, à proportion de la ſomme que chacun
„ de nous aura aſſurée, auſſi le dernier comme le premier; & en
„ tel cas, donnant chacun de nous pouvoir ſpécial à vous . . .

„ ou à votre Commis, de travailler ou faire travailler à la sal-
„ vation ; promettant, en tout événement, de payer les frais &
„ dépens faits à ce sujet, soit qu'il y ait du recouvrement ou
„ non, ajoutant entiere foi & crédit au compte & serment de la
„ personne ou des personnes qui auront fait lesdits frais & dé-
„ pens ; confessons être payés de la prime d'Assurance par les
„ mains de vous à . . . . . .
„ à raison de . . . . . .
„ après la connoissance de la cessation des risques, laquelle prime
„ nous est néanmoins acquise dès ce moment, & sera reçue en
„ payement de la somme à payer en cas de perte, d'avaries,
„ sauf le rapport réciproque du plus ou du moins; nous ne paye-
„ rons point d'avaries si elles n'excedent . . . pour cent.
„ Il nous sera diminué . . . . pour cent pour prompt
„ payement en payant dans . . . . . .
„ après la notification de l'abandon & de la perte. Nous vous
„ permettons expressément de faire assurer tout votre capital,
„ même la prime & la prime de la prime, si bon vous semble &
„ quand bon vous semblera ; le tout fait de bonne foi, sans frau-
„ de, soit que le susdit Navire ait une commission en guerre, ou
„ non, suivant l'Ordonnance de la Marine, sauf les cas dans les-
„ quels nous y avons dérogé ; & en cas de contestations, nous
„ conviendrons à l'amiable d'Arbitres Négocians pour juger nos
„ différens ; & pour l'exécution du tout, nous obligeons tous nos
„ biens, spécialement de la part de l'Assuré, les choses assurées
„ avec renonciation à toutes exceptions & tromperies contraires
„ à ces présentes conventions. *En cas de guerre, hostilités ou*
„ *représailles* avec quelque Puissance maritime avant l'arrivée dudit
„ Navire, la prime sera augmentée au cours de la Place.

„ Nantes le

Formule usitée à Bourdeaux.

„ Nous, les Assureurs ci-dessous signés, promettons & nous
„ obligeons d'assurer & assurons par ces présentes . . .
„ lequel risque courons & prenons à notre charge depuis le pre-

„ mier jour & heure que leſdites marchandiſes ont été ou ſeront
„ chargées ou embarquées pour être menées à bord dudit Navire
„ ou Navires, & en iceux chargées, & durera juſqu'à ce que
„ ledit Navire ſoit arrivé au Port & Havre de . . .
„ & que leſdites marchandiſes & biens ſeront déchargés à terre
„ à bon ſauvement ſans aucun dommage ; & accordons que ledit
„ Navire ou Navires faiſant ledit voyage, pourront naviguer
„ avant & arriere, à gauche & à droite, & faire toutes eſcales
„ & demeures, tant forcées que volontaires, ſelon que ſemblera
„ audit Maître, Capitaine ou Pilote dudit Navire ; de laquelle
„ Aſſurance nouſdits Aſſureurs prenons auſſi à nos riſques & for-
„ tune tous périls de mer, de feu, de vents, d'amis, d'ennemis,
„ de lettres de marque & de contre-marque, d'Arrêt & détention
„ des Rois, des Princes ou Seigneurs quelconques, comme auſſi la
„ baratterie de Patron, Maîtres & Mariniers, & généralement tous
„ autres périls & fortunes qui pourront avenir en quelque maniere
„ que ce ſoit, & que l'on peut imaginer ; nous mettant en tout
„ & par-tout au lieu & place de vous M . . . . .
„ pour vous garantir & indemniſer de toutes pertes & dommages
„ qui pourroient arriver. Et cas avenant de pertes ou d'infortunes
„ auxdites marchandiſes & biens, (ce que Dieu ne veuille) pro-
„ mettons & nous obligeons par ces préſentes de payer & rem-
„ bourſer à vous M . . . . . .
„ ou à votre Commis, toute la perte & dommage par vous
„ ſoufferte ; ſavoir, eſt un chacun de nous au prorata de la ſomme
„ par lui aſſurée, tant le premier que dernier Aſſureur, & ce
„ dans trois mois prochainement enſuivant, après que nous au-
„ rons été bien & duement avertis de ladite perte ou dommages ;
„ & audit cas nous donnons, & un chacun de nous donne pou-
„ voir & mandement ſpécial à vous ou à votre Commis, &
„ tous autres qu'il appartiendra, pour, tant à notre dommage qu'à
„ notre profit, mettre la main à la ſalvation, & à bonifier leſdites
„ marchandiſes & biens ; & beſoin étant, en faire la vente
„ & diſtribution des deniers qui en proviendront, ſans ſur ce
„ attendre notre permiſſion ni avis ; promettant de payer tous les
„ frais & dépens qui ſe feront à ces cauſes, comme auſſi tous

„ les dommages, ſoit qu'il ſe ſauve quelque choſe ou point; aux-
„ quels frais & dépens foi ſera ajoutée ſur le ſerment de ceux qui
„ les auront faits; de quoi nous nous tiendrons pour contens &
„ ſatisfaits ſans aucun contredit, & déclarons que la prime . .
„ . . . . . .
„ le tout de bonne foi, ſans dol, fraude, ni mal-engin, ſelon &
„ ſuivant l'Ordonnance de Sa Majeſté du mois d'Août 1681; &
„ en cas de conteſtation entre nous pour le fait de la préſente
„ Aſſurance & dépendances d'icelle, nous conviendrons d'Ar-
„ bitres pour juger nos différens. Et pour l'exécution du tout,
„ obligeons tous nos biens, avec renonciation à toutes exceptions
„ & tromperies contraires à ces préſentes. Convenons en outre
„ que nous ne payerons d'avarie groſſe & commune, ſi elles ne
„ s'élevent à un pour cent, & les avaries ſimples & particulieres,
„ que dans le cas où elles excéderont trois pour cent, tant ſur
„ les Navires que ſur les cargaiſons, & qu'à défaut de nouvelles,
„ il vous ſera permis de nous faire abandon dans un an, à compter
„ du jour de ſon dernier départ; nous ſoumettant à vous payer
„ la perte des effets ci-deſſus trois mois après la notification, re-
„ nonçant à la lieue & demie par heure, & renonçant auſſi à
„ tous articles de l'Ordonnance contraires aux ſtipulations ci-
„ deſſus, ſans leſquelles les préſentes n'euſſent été faites. Ainſi fait
„ & paſſé à Bourdeaux le . . . .

Formule de Londres.

„ Au Nom de Dieu, Amen. M. . . . tant en ſon
„ propre nom qu'en celui de toute autre perſonne qu'il appartien-
„ dra, ſur bonnes ou mauvaiſes nouvelles, ſe fait aſſurer de . .
„ juſqu'à . . ſur toute ſorte d'effets ou marchandiſes, ainſi
„ que ſur le Corps, Agrès ou apparaux, Munitions, Artillerie,
„ Chaloupe & autres Agrès du Navire ou Vaiſſeau appellé . .
„ dont le Maître eſt, après Dieu, pour ce préſent voyage . .
„ ou tel autre en ſa place, ou ſous tel autre nom, ou noms dont
„ ledit Vaiſſeau ou ſon Capitaine ſont ou pourront être appellés.
„ Le riſque commençant ſur les marchandiſes depuis leur char-

„ gement dans ledit Navire, juſqu'à ce qu'elles aient été miſes „ à terre en ſauvement ; & ſur le Navire, depuis ſon départ juſ- „ qu'à vingt-quatre heures après ſon ancrage en lieu de ſûreté. Il „ ſera permis audit Navire, pendant le cours de ce voyage, de „ relâcher & de reſter dans tous Ports ou lieux quelconques ſans „ porter aucun préjudice à cette Aſſurance. Ledit Vaiſſeau, par „ accord entre les Aſſurés & les Aſſureurs, eſt évalué à . . .

„ Nous Aſſureurs, nous nous engageons de ſupporter pendant „ ce voyage les riſques & périls de la mer, des Vaiſſeaux de „ guerre, des Ennemis, des Pirates, des écumeurs de mer, des „ voleurs, de jet à la mer, lettres de marque, contre-marque, ſur- „ priſes, priſes en mer, Arrêts & détentions de tous Rois, Prin- „ ces & Peuples de quelque nation, condition & qualité que ce „ ſoit, *baratterie du Maître & des Mariniers*, & de tous autres „ périls, pertes & malheurs qui ont pu ou pourront cauſer quel- „ que détriment ou dommage audit Vaiſſeau & à ſon charge- „ ment, ou à partie d'iceux ; & en cas de perte ou malheur, il „ ſera permis aux Aſſurés, à leurs Facteurs, Serviteurs & Prépo- „ ſés, de faire tout le requis & le néceſſaire pour la défenſe, ſau- „ ve-garde, recouvrement dudit Vaiſſeau & de ſon chargement, „ ou d'aucune partie d'iceux, ſans préjudicier à cette Aſſurance ; „ & nous contribuerons chacun à prorata des ſommes par nous „ reſpectivement aſſurées, aux frais & dépenſes qui ſeront faites „ en cette occaſion. Il eſt convenu que cette écrite ou Police „ d'Aſſurance aura le même effet & autant de force & de valeur „ que la plus ſûre écrite ou Police d'Aſſurance faite juſqu'à ce „ jour dans *Lombard - Street*, ou dans la Bourſe Royale, ou „ dans tout autre lieu de Londres. Ainſi Nous, Aſſureurs, le „ promettons, & nous engageons pour la portion qui compete „ à chacun de nous, tous nos biens envers les Aſſurés & leurs „ Prépoſés, pour la vraie obſervation des préſentes. Confeſſant „ avoir reçu la prime qui nous eſt due par les Aſſurés ſur le pied „ de . . . pour cent. En foi de quoi, Nous, Aſſu- „ reurs, avons ſouſcrit nos noms & les ſommes aſſurées.

„ A Londres le

SECTION

SECTION IV.

Date & Signature de la Police.

§. 1. Abus au ſujet de la date.

Il eſt d'uſage parmi nous de n'appoſer qu'une ſeule date dans chacune des Polices d'Aſſurance reçues par Notaires ou Courtiers. Cette date eſt écrite de la main du premier Aſſureur à la ſuite de ſa ſignature. Les autres Aſſureurs ſouſcrivent ſans appoſer de date. Enfin, la Police eſt cloſe par le Notaire ou Courtier, qui répete la date de la premiere ſouſcription.

Lorſque tout cela s'opere dans la même ſéance, & ſans intervalle de temps, les choſes ſont régulieres. Cette forme paroît avoir été adoptée par les articles 24 & 25, h. t., qui veulent qu'en matiere de riſtourne, on ſe regle par la date des Polices. Mais voici un abus contre lequel on s'eſt toujours récrié, & qui cependant n'en ſubſiſte pas moins.

Une Police eſt *coupée* par un Aſſureur qui met la date à la ſuite de ſa ſignature. Le lendemain & les jours ſuivans, d'autres Aſſureurs la ſouſcrivent ſans appoſer aucune date. Le Notaire ou Courtier, pour remplir la ſomme preſcrite, cherche un plus grand nombre de ſignandaires. Une ſemaine, & même un mois s'écoule quelquefois avant qu'il ait pu y parvenir. Enfin, il atteſte qu'il a clos la police pour la ſomme de *tant*; & dans cette clôture, il répete la date de la premiere ſouſcription. C'eſt ainſi que par une rétrogradation contraire à l'ordre de la nature, il rappelle le temps qui n'étoit déja plus.

On ſent combien une pareille maniere de procéder eſt irréguliere. 1°. La date miſe par le Courtier ou Notaire dans la concluſion de la Police, n'eſt pas véritable. Voilà donc un acte dreſſé par un Miniſtre chargé par état de la foi publique, qui ſe trouve infecté du vice de fauſſeté!

2°. Le tiers qui dans l'intervalle avoit acquis une hypotheque ſur les biens d'un Négociant, eſt privé de l'antériorité que

les Loix lui déféroient, s'il plait à ce Négociant de ſigner des Polices de date antérieure.

3°. Dans les cas où l'Aſſurance excede la valeur des effets mis en riſque, comment diſcerner quels ſont les derniers Aſſureurs vis-à-vis deſquels le riſtourne devra être admis ?

4°. En cas d'une Aſſurance faite après la nouvelle de la perte ou de l'heureuſe arrivée du Navire, comment découvrir la fraude, ſi tous les Aſſureurs ſont préſumés avoir ſigné la Police dans un temps utile & non ſuſpect ?

Pour remédier à de ſi grands abus, notre Chambre du Commerce prit, le 31 Mai 1692, une Délibération qui porte » qu'à » l'avenir tous Cenſaux & faiſeurs d'Aſſurance, ſeront tenus de » *faire renouveller les dates de la ſignature* des Polices d'Aſſu- » rance, à chaque différent jour qu'elles ſeront continuées; & » ce, en lettres tout au long pour le quantieme du mois, » & non en chiffre, ſans pouvoir faire rapporter à une date » antérieure les ſeings d'après ladite date, *à peine de faux*, dé- » pens, dommages & intérêts des parties. Et quant à la clô- » ture que leſdits Cenſaux & faiſeurs d'Aſſurance font deſdites » Polices, elles ſeront pures & ſimples, en exprimant ſeulement » la ſomme totale de l'Aſſurance, ſans qu'il ſoit néceſſaire d'y » exprimer aucune date, attendu que la Police ſe rapportera » aux différentes dates reſpectivement qui auront été écrites à » chaque continuation de ſignature en différens jours ».

Cette Délibération fut autoriſée par Ordonnance de M. Lebret, Intendant de Provence. Mais elle ne fut pas homologuée par le Parlement, & elle n'eſt point exécutée. Je n'ai jamais vu de *renouvellement* de date dans aucune Police. On s'obſtine à ſuppoſer, contre toute vérité, que chaque Police d'Aſſurance a été convenue & ſignée dans le même temps.

On parviendroit, juſqu'à un certain point, à réprimer pareils abus, ſi, par un nouveau Réglement, il étoit ordonné que la date ſeroit renouvellée par chaque Aſſureur à la ſuite de ſa ſignature, à peine de nullité. En effet, chaque ſouſcription forme un Contrat. Les ſouſcripteurs ne deviennent pas corrées,

Et puiſque la vérité des époques doit préſider, ſuivant les cas, à une foule d'objets ultérieurs, il eſt eſſentiel qu'elles ſoient connues, & elles pourroient aiſément l'être par le moyen qui vient d'être propoſé.

Les ſignatures de même date viendroient en concours ; & le tout ſeroit authentiqué par l'affirmation du Miniſtre public.

J'ai vu des Polices d'Aſſurance dreſſées à Londres. Chaque Aſſureur ne manque pas d'appoſer la date à la ſuite de ſa ſignature. Pourquoi le même uſage, que notre Chambre du Commerce avoit voulu introduire parmi nous, n'a-t-il jamais été adopté ?

§. 2. Signature modifiée.

Si l'Aſſureur, en ſignant la Police, met quelque modification ou dérogation à certaines clauſes imprimées ou écrites à la main, on doit s'en tenir aux modifications de la ſignature. Anſaldus, *diſc.* 6, *n.* 18 & 20. Caſaregis, *diſc.* 10, *n.* 112. *Diſc.* 98, *n.* 13. *Diſc.* 127, *n.* 33.

Car c'eſt la ſouſcription qui anime & perfectionne le Contrat. Les reſtrictions qu'elle renferme, prévalent à toutes les clauſes contraires, inſérées dans le corps de l'acte. de Luca, *de judiciis*, *diſc.* 29, *n.* 22.

Si celui qui ſigne le premier la Police, met quelque dérogation aux clauſes imprimées ou écrites dans le corps de l'acte, tous ceux qui ſouſcrivent après lui la même Police, ſont cenſés ne l'avoir fait que relativement à la même modification. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 157. Straccha, *de aſſecur.*, *gl.* 40, *n.* 2. Valin, *art.* 3, *h. t.*, *pag.* 142.

Targa, *cap.* 52, *not.* 33, *pag.* 232, recommande aux Aſſureurs de ne pas agir à l'aveugle, & de prendre garde que les premiers ſignandaires ne ſoient des Dauphins qui ſautent pour faire ſ uter les autres. *Ponderar ſe i firmati poſſino eſſere delfini da indurre altri.*

§. 3. Peut-on révoquer ſa ſignature, ſous prétexte que la Police n'eſt pas encore cloſe ?

La Loi *contractus*, C. *de fid. inſtr.* n'eſt pas applicable aux Polices d'Aſſurance. C'eſt ici un Contrat ſucceſſif, qui renferme tout autant de contractans diſtincts & ſéparés qu'il y a d'Aſſureurs. Le Courtier ouvre une Aſſurance. Il reçoit les ſouſcriptions des uns & des autres à meſure que chacun ſe préſente. Ce n'eſt qu'après que la ſomme preſcrite eſt remplie, qu'il

ferme la police. Cette clôture ſe fait hors de la préſence des parties intéreſſées.

On peut comparer la forme de ce Contrat, à celle qu'on obſerve au Palais dans les Encheres de Vaiſſeaux & d'immeubles. Un offrant paroît, ſigne, & ſe retire. Un Enchériſſeur ſurvient, ſigne, & s'en va. Ainſi ſucceſſivement ; ce n'eſt qu'à la fin de chaque ſéance, que le Magiſtrat fait ſon verbal de renvoi & de ſignature.

Or, un offrant pourroit-il ſe rétracter, ſur le fondement que le Juge n'a pas encore ſigné le verbal ? Le Juge & le Greffier pourroient-ils conſentir à la radiation de l'offre reçue & de la ſignature miſe ? Non, aſſurément, parce que le Contrat eſt parfait dans la forme qui lui eſt propre ; le droit eſt acquis au tiers. Et il ne dépend point du Miniſtre public d'anéantir ce qui eſt fait ſous la foi publique.

Il en eſt de même au ſujet des ſignatures qu'un Courtier reçoit ſucceſſivement dans une même Police. Il eſt *Greffier des Aſſurances*, ſa Police eſt une eſpece de verbal. Toute la différence qui ſe trouve de ce cas-ci au précédent, c'eſt que l'offre d'un Enchériſſeur, eſt couverte & anéantie par l'offre ſubſéquente ; au lieu que dans les Polices, chaque ſignature forme un Contrat parfait, renfermé avec les autres ſignatures, dans un même inſtrument.

Il eſt donc certain que dès le moment que l'Aſſureur a ſigné la Police, le droit eſt acquis à l'Aſſuré. Le mandat du Courtier eſt de recevoir les ſignatures, & nullement de les anéantir.

Tout comme il ne dépend pas de l'Aſſuré de rejetter ſans raiſon la ſignature de l'Aſſureur, il n'eſt pas en la liberté de l'Aſſureur de rayer ſa ſignature ſans le conſentement de l'Aſſuré.

§. 4. Tant qu'on a la plume & la Police en main, peut-on bâtonner ſa ſignature ?

Tant que l'Aſſureur a la plume & la Police en main, lui eſt-il permis de ſe repentir & de bâtonner la ſignature qu'il vient de mettre, ou d'amoindrir la ſomme pour laquelle il a pris riſque ?

Au Chapitre 15, Sect. 3, je rapporterai un Arrêt dans l'eſpece duquel il s'agiſſoit d'une ſouſcription qui avoit été raturée ſans fraude & pour bonne cauſe. Mais pareilles opérations n'ont pas toujours été auſſi innocentes.

Un assuré avoit négligé de retirer sa Police des mains du Courtier. On eut avis de la perte du Navire. On demanda la Police qu'on croyoit avoir été remplie pour 30000 liv. Elle ne se trouva close que pour 27100 liv. On examina les souscriptions. On vit que la premiere qui avoit été de 3000 liv. se trouvoit réduite à 100. La rature & l'interligne étoient approuvés. Des plaintes ameres furent élevées. La crainte d'un procès les fit évanouir.

L'Assureur, disoit-on, avoit encore la Police & la plume à la main, lorsqu'il a changé d'avis : *fecit, sed jure fecit.*

Examinons si, en pur droit, cette exception est légitime.

Dupuy de la Serra, *Art des lettres de change, ch.* 10, pose en *maxime*, que » tant que l'acceptant est maître de sa signa- » ture, c'est-à-dire, qu'il n'a pas délivré la lettre de change, » il peut rayer son acceptation ».

M. Groslay, dans son livre intitulé *Londres, ch. du Commerce*, *tom.* 1, *pag.* 214, raconte un fait dont il fut témoin. » La maniere large, dit-il, dont le Négociant & le Banquier » Anglois traitent leurs propres affaires, n'exclut pas *l'exacti-* » *tude la plus rigoureuse dans la maniere de traiter avec autrui.* » Un Banquier à qui on présentoit une lettre de change pour » l'acceptation, ayant pris la plume & ayant mis au dos de » la lettre les premieres lettres de son nom, s'avisa de jetter » un coup d'œil sur ses livres : y ayant vu qu'il ne devoit » rien au tireur, il bâtonna le commencement de sa signature » & rendit la lettre non-acceptée. L'affaire fut agitée, discu- » tée, jugée à la Bourse en ma présence : il fut décidé que » le Négociant, qui avoit écrit sur la lettre de change les » premieres lettres de son nom, l'avoit acceptée & qu'il en » payeroit le montant. . . . Les formalités, disoient ceux » qui porterent la décision, ne sont faites que pour être ob- » servées à la rigueur : il faut ou s'y conformer à la lettre, » ou tout remettre à la bonne foi ».

Cette décision de la Bourse de Londres ne seroit peut-être pas suivie parmi nous. Mais si une signature imparfaite fut considérée comme suffisante pour rendre l'acceptation irrévo-

cable, à plus forte raiſon la ſignature entiere eût été déclarée abſolue & ſans retour.

La lettre de change eſt rendue au porteur dans le moment qu'elle eſt acceptée, & il eſt difficile que l'acceptation puiſſe être rayée après-coup & par fraude : au lieu que nos Polices d'Aſſurance reſtent pluſieurs jours entre les mains de nos Courtiers & Notaires, qui, de concert avec certains Aſſureurs, peuvent très-fort diſpoſer les choſes ſuivant l'événement ; & l'on ſent combien il eſt difficile en pareille occurrence de prouver la perfidie. Je croirois donc qu'en bonne Juriſprudence, on ne doit autoriſer ni rature, ni changement dans les ſouſcriptions des Polices.

Celui qui ſouſcrit une Police, ſe lie envers l'Aſſuré. Le Courtier n'eſt qu'un ſimple miniſtre qui, ſans le concours des parties intéreſſées, n'a pas le pouvoir de rompre un engagement parfait. Si le ſignandaire s'eſt trompé, s'il change d'avis, on peut y remédier, ſoit par un *avenant*, ſoit par le moyen de la réaſſurance ; mais rien de ſi dangereux que de tolérer les renvois, additions, & ratures faites hors de la préſence & à l'inçu de l'Aſſuré.

§. 5. Des Avenans.

Je viens de dire que ſi le ſignandaire s'eſt trompé, ou qu'il change d'avis, on peut y remédier par un *avenant*, c'eſt-à-dire, par un acte qui porte qu'*advenant* un tel jour, les parties ont corrigé, ou modifié, ou même anéanti la Police d'Aſſurance déja faite.

Pothier, n. 103, fait mention d'un Réglement publié de l'autorité de l'Amirauté à Paris, le 18 Juillet 1759, qui » défend à tous Courtiers & Agens d'Aſſurance, de mettre aucuns renvois ſur les Polices qu'en préſence & du conſentement des parties, par leſquelles ils ſeront tenus de les faire parapher lors & à l'inſtant de la paſſation de la Police ; comme auſſi de ne faire aucun *avenant* auxdites Polices, qu'à la ſuite d'icelles ou par acte ſéparé, du conſentement, & en la préſence des parties, *leſquels avenans ſeront ſignés ſur le champ par les parties* ; le tout à peine de nullité des renvois non paraphés, & avenans non ſignés, & de faux contre leſdits Courtiers & Agens ».

§. 6. Polices ſignées en blanc.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 15, dit que » l'Aſſureur » en tout ſe confie en la prud'hommie de ſon Aſſuré : car non- » obſtant que le Marchand Chargeur expoſe ſur ſa Police les » pactions & conditions ſous leſquelles il entend ſe faire aſſu- » rer : toutefois l'Aſſureur lorſqu'il ſigne la ſomme, n'entre en » conférence verbale avec l'Aſſuré, *il lit ſeulement ce qui eſt* » *écrit au-deſſous du ſtyle d'icelle Police*, ſans voir la ſorte, » quantité, ni qualité des marchandiſes, *ſuivant en cela la ré-* » *lation*, *prud'hommie & fidélité de ſon Marchand Chargeur*, » *préſupoſant qu'il ſoit loyal en ſa trafique* ».

Parmi nous, les Aſſureurs ne liſent & ne peuvent même lire que ce qui eſt écrit ſur le revers de la Police : car, pour l'ordinaire, l'intérieur eſt en blanc. Le Courtier le remplit dès qu'il en a le loiſir.

Cet uſage, contre lequel on ne ceſſe de crier, a été prohibé par l'Ordonnance, art. 68, *h. t.* qui » défend aux Notaires & » Courtiers de *faire ſigner des Polices où il y ait aucun blanc*, » à peine de tous dépens, dommages & intérêts ».

Envain par pluſieurs Loix poſtérieures, & notamment par le Réglement en forme de Lettres-Patentes *du* 28 *Mai* 1778, *art.* 9 & 10, la diſpoſition de l'Ordonnance a été rappellée. Envain l'art. 11 des mêmes Lettres-Patentes condamne à des amendes *tout Négociant*, *Notaire*, *Courtier*, *ou autre perſonne qui aura part* à la contravention des Polices ſignées en blanc ; l'abus ſubſiſte & ſubſiſtera peut-être toujours à Marſeille, attendu la multiplicité & l'urgence des Aſſurances qui ſe font pendant la tenue de la Loge. Il faut avouer qu'il eſt des momens critiques qui paroiſſent ne permettre aucun délai. Mais ces conſidérations ne ſauroient jamais légitimer un uſage auſſi irrégulier que dangereux.

§. 7. Note du Courtier.

Les Aſſureurs reçoivent chacun une note ſignée par le Courtier, contenant la qualité des riſques par eux pris, & le taux de la prime ſtipulée.

J'ai ſouvent été témoin des plaintes ameres élevées au ſujet de la différence qu'on trouve entre cette note, & le corps de la Police. Mais ni la note du Courtier, ni l'énoncé de la cote,

ne forment pas le Contrat. La teneur de l'acte ſigné par ſes Aſſureurs, fait foi en Juſtice. S'ils ſont trompés, qu'ils l'imputent à eux-mêmes : *ſibi imputent.* Ils ſont non-recevables à s'élever contre leur propre ouvrage, & à s'accuſer d'une eſpece de délit qui les ſoumettroit eux-mêmes à l'amende.

§. 8. Signature de l'Aſſuré.

L'uſage n'eſt pas que l'Aſſuré ſigne la Police. La choſe ſeroit fort inutile, attendu que l'original de l'acte eſt remis entre ſes mains. S'il refuſoit de payer la prime, l'extrait du Livre du Courtier ſerviroit de titre aux Aſſureurs. *Vid.* Valin, *art.* 68 *&* 69, *h. t.*

Voici un cas particulier qui ſe préſenta en 1757. Un Notaire dreſſa une Police d'Aſſurance en ces termes : *ſe fait aſſurer le ſieur Rimbaud, d'ordre & pour compte du ſieur G * * *.* & remit l'original de cette Police à ce dernier.

Le Vaiſſeau retourna heureuſement. G * **. diſpoſa des effets aſſurés, & fit faillite, ſans avoir payé la prime au Notaire, qui en étoit créancier, ſuivant l'uſage alors obſervé à Marſeille, & dont je parlerai au Chapitre 4, *Section 6.*

Le Notaire ſe pourvut contre Rimbaud en payement de la prime. Rimbaud répondit qu'il ne ſavoit ce qu'on lui demandoit, qu'il n'avoit rien chargé dans le Navire, qu'il n'avoit commis aucune Aſſurance, que l'original de la Police ne lui avoit pas été remis, qu'il n'avoit ſigné ni cette Police, ni le livre du Notaire, & qu'on n'avoit pu le lier par un acte dreſſé à ſon inſçu.

Le Notaire ſoutint que l'Acte faiſoit foi juſqu'à l'inſcription de faux.

Rimbaud répliqua : 1°. que les Actes reçus par les Notaires doivent être ſouſcrits par les parties contractantes. 2°. Que l'Ordonnance, en preſcrivant que les Polices d'Aſſurance ſeront *rédigées* par écrit, avoit entendu qu'elles le fuſſent en la maniere déterminée par le droit commun. 3°. Que les Actes non revêtus de la forme légale, quoique reçus par Notaire, peuvent être attaqués de nullité, ſans que l'inſcription de faux ſoit néceſſaire. Brillon, *tom.* 3, *pag.* 242. Cochin, *tom.* 4, *pag.* 567.

La

La Cauſe fut plaidée, & renvoyée au premier jour. Le Notaire n'oſa pourſuivre ſa demande. Il en auroit été débouté, parce qu'il n'avoit de la part de Rimbaud, ni Mandat écrit, ni Mandat apparent. Rimbaud étoit un Bourgeois qui ne s'étoit jamais mêlé du commerce, & qui jamais ne s'étoit aviſé de faire faire des Aſſurances, ni pour ſon compte, ni moins encore pour autrui.

Pour remédier à tout inconvénient ſur ce point, les Courtiers & les Notaires devroient ſe prémunir d'un ordre par écrit de la part de celui qui leur commet l'Aſſurance, & lui faire enſuite ſigner au bas de l'Acte d'enrégiſtrement, un Récépiſſé de la Police qu'ils lui remettent. Mais la bonne foi avec laquelle on traite parmi nous les affaires mercantilles, paroît rendre ſuperflues pareilles précautions.

SECTION V.

Les Polices d'Aſſurance portent-elles hypotheque?

§. 1. Hypotheque des Polices.

Ce n'eſt pas ſeulement la ſouſcription du Notaire, qui donne aux Actes le caractere néceſſaire pour acquérir l'hypotheque. S'ils ne ſont pas inſérés en original dans un dépôt public, ils ſont regardés comme écriture privée, incapables de nuire aux droits d'autrui. Il eſt donc certain en regle générale, que les actes reçus par Notaires en cédule volante, ne portent pas hypotheque.

Or, nos Polices d'Aſſurance ſont des cédules volantes. Il eſt vrai qu'elles ſont ou doivent être enrégiſtrées dans un Regiſtre tenu en la forme ci-deſſus preſcrite. Mais elles n'y ſont enrégiſtrées que par ſimple mémoire, ſans que les Aſſureurs y appoſent leur ſignature. Le véritable original eſt la Police qui reſte entre les mains de l'Aſſuré.

Si ce Regiſtre avoit la vertu de produire hypotheque, il faudroit auſſi l'accorder indéfiniment à tous les traités reçus par Courtier : car l'Edit du Commerce, *tit.* 3, *art.* 2,

veut que » les Agens de Change & de Banque tiennent un » *Livre-journal*, dans lequel ſeront inſérées toutes les parties » par eux négociées, pour y avoir recours en cas de con- » teſtation ». L'article 4 du même titre ordonne que » les li- » vres des Agens de Change & de Banque ſeront cotés, » ſignés & paraphés par l'un des Conſuls ſur chaque » feuillet ».

La Déclaration du 25 Octobre 1777, rendue au ſujet de nos nouveaux Courtiers, dit en l'art. 11, que » les livres qui » ſont tenus par leſdits Courtiers en conformité de l'Ordonnance » de 1673, ſeront paraphés par le Lieutenant Général de l'A- » mirauté ».

Cependant il eſt certain que malgré ce Livre-journal, & le paraphement ſolemnel qui en eſt fait, l'hypotheque n'eſt pas acquiſe aux traités reçus par Courtiers, autres que ceux concernant l'Aſſurance.

Il faut donc chercher quelqu'autre titre qui défere aux Polices d'Aſſurance l'hypotheque : car elle ne leur compete pas de droit commun. Straccha, *gl.* 40.

On avoit toujours cru que ce titre procédoit de l'Office de Greffier des Aſſurances, dont les Notaires & les Courtiers de Marſeille ſont revêtus.

Mais cette induction iroit trop loin ; car ſi en vertu de cet Office, ils ſont *Greffiers des Aſſurances*, ils ne ſont pas moins *Greffiers des Chartes-parties*, *Affrêtemens*, *Obligations de groſſe avanture*, *& autres Contrats maritimes.*

Les actes reçus par le Greffier d'un Tribunal de Juſtice, portent hypotheque, parce que la minute en eſt conſervée dans un dépôt public ; au lieu que l'original des Polices d'Aſſurance & autres Contrats maritimes, reçus par Courtier, eſt laiſſé au pouvoir de la ſeule partie intéreſſée.

Nonobſtant toutes ces conſidérations, l'uſage étoit de donner hypotheque aux Polices d'Aſſurance, ainſi qu'on le voit par la Délibération de la Chambre du Commerce de 1692.

Depuis l'Edit du mois de Janvier 1777, & la Déclaration du 25 Octobre ſuivant, nos Courtiers ayant ceſſé d'être

Officiers Royaux, on fut en doute si les Polices par eux reçues porteroient hypotheque. Le Roi y pourvut par sa Déclaration du 29 Mai 1778.

» Nous déclarons & ordonnons, en interprétant, en tant que » de besoin, notre Edit du mois de Janvier 1777, & notre » Déclaration du 25 Octobre suivant, que les Courtiers ré- » guliérement pourvus de commissions par la Chambre du » Commerce de ladite ville de Marseille, & qui auront » prêté serment devant les Officiers de l'Amirauté de ladite » Ville, seront réputés Officiers revêtus d'un caractere public; » en conséquence, que les Polices d'Assurance reçues & closes » par lesdits Courtiers, porteront hypotheque du jour de » leur date sur les biens des Assureurs & des Assurés, pour » l'exécution des obligations par eux consenties dans lesdites » Polices, de même que si elles avoient été passées par- » devant Notaires. Enjoignons auxdits Courtiers de se con- » former exactement à l'art. 69 du tit. 6, liv. 3 de l'Ordon- » nance de la Marine de 1681, relativement aux Regîstres » sur lesquels ils doivent porter lesdites Polices d'Assu- » rance ».

Contrôle des Polices d'Assurance.

Le Traitant avoit voulu soumettre les Polices d'Assurance au droit de Contrôle. Les Echevins & Députés du Commerce de la ville de Marseille, les Syndics des Courtiers Royaux, & le Collège des Notaires de la même Ville, porterent leur plainte à Sa Majesté. Arrêt du Conseil d'Etat du 12 Août 1732, qui » ordonne que les Polices d'Assurance, soit » qu'elles soient passées pardevant les Notaires Royaux, Cour- » tiers, & autres qui sont dans l'usage de les recevoir, soit » qu'elles soient faites sous signature privée, ne seront plus » sujettes à la formalité, ni au paiement du droit du Con- » trôle des Actes, dont Sa Majesté les a dispensées ».

SECTION VI.

Des Aſſurances ſous ſignature privée.

Il eſt permis de rédiger le Contrat d'Aſſurance *ſous ſignature privée*, & en la maniere que l'on trouve bon. Mais les perſonnes peu inſtruites de la matiere, peuvent aiſément donner dans l'erreur, ſoit en omettant de ſtipuler quelque clauſe eſſentielle, ſoit en excédant les bornes légitimes.

Pour remédier à cet inconvénient, on a fait imprimer à Marſeille une Formule privée, dont on ſe ſert lorſqu'il s'agit de petits objets. En voici la teneur.

» J'aſſure par le préſent Billet à . . . . . pour . . . . .
» compte . . . . la ſomme de . . . . touchant & faiſant
» échelle à tous les lieux & endroits que bon ſemblera au Capi-
» taine . . . & c'eſt ſur . . . nommé . . . commandé par Capitaine . . .
» ou tout autre qui pourroit être mis à ſa place, ainſi
» que le Sr. . . . . fera apparoir . . . . en cas de ſiniſtre
» ou perte, que Dieu garde, payable audit cas leſdites . . . .
» en eſpeces ſonnantes au porteur de la préſente, ſans aucun
» ordre, ni procure, trois mois après la nouvelle aſſurée de
» la perte, ainſi qu'il eſt porté par les écrites d'aſſureté, aux
» pactes, clauſes, & conditions deſquelles je me ſoumets. Le
» riſque du préſent Billet commencera du . . . . juſqu'à ce
» que . . . . à bon ſauvement. Ayant reçu pour le riſque . . . .
» pour cent. Et c'eſt ſur bonnes ou mauvaiſes nouvelles,
» renonçant à la lieue & demie par heure . . . . Le tout
» de pacte exprès. A Marſeille le . . . . &c. D. L. C.

§. 1. Obſervations générales ſur la Formule privée.

1°. Cette Formule privée eſt imprimée ſur papier non timbré. Elle n'eſt ſignée ni par Courtier, ni par Notaire. Elle n'eſt enrégiſtrée dans aucun document public, & ne porte pas hypotheque.

2°. On y a inſéré toutes les clauſes que les Notaires & Courtiers ſont en uſage d'écrire dans les Polices qu'ils ſouſ-

crivent, & dont l'omiſſion ſeroit ſouvent fatale, parce qu'elles ne ſont pas ſuppléées par l'Ordonnance.

Touchant & faiſant échelle à tous les lieux & endroits que bon ſemblera au Capitaine.

Sur le Navire tel, *commandé par Capitaine* tel, *ou tout autre qui pourroit être mis à ſa place.*

En cas de ſiniſtre, la perte ſera *payable au porteur de la préſente, ſans aucun ordre, ni procure.*

On aſſure *ſur bonnes ou mauvaiſes nouvelles, renonçant à la lieue & demie pour heure.*

3°. Enfin, pour ne rien laiſſer à l'écart, on ſe ſoumet en général *aux pactes, clauſes, & conditions des écrites d'aſſureté.* Par ce moyen, tout ce qui ſe trouve imprimé dans les Formules reçues par Courtier, eſt préſumé inſéré dans la Formule privée. *Addi ſolet quòd aſſecuratio ſit facta ſecundùm ſtylum & obſervantiam fori; hoc effectu ut ſi aliquid omiſſum, vel dubiè poſitum ſit, exindè decidatur.* Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 417, *pag.* 464. *Vid.* Pothier, *Traité des Obligations, n.* 95.

Cette ſtipulation générale ne comprend ni la clauſe *franc d'avarie*, ni le pacte qu'*en cas de guerre, la Prime ſera augmentée au cours de la Place*, ni autres pactes non imprimés dans la grande formule. Il faut à cet égard un pacte ſpécial & par écrit.

4°. Pour déterminer l'ordre du riſtourne, les Polices privées ont autant de force que celles dreſſées par le miniſtere d'un Officier public. *Infrà ch.* 16, *Sect.* 5.

Il en eſt de même au ſujet du privilege de la Prime, & au ſujet de la répartition des effets ſauvés. *Infrà ch.* 17, *Sect.* 13.

5°. Le proviſoire n'eſt pas moins accordé à la Police privée, qu'à celle reçue par Notaire. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 496, *pag.* 471. Straccha, *gl.* 37.

§. 2. Adhirement de la Police privée.

Si la Police privée eſt adhirée, & qu'elle ait été conçue avec la clauſe *payable au porteur*, l'Aſſuré ne pourroit exiger la perte, qu'en donnant à l'Aſſureur bonne & ſuffiſante caution pour garantir le paiement qui en ſeroit fait; & l'on ſe dirigeroit par les regles que l'Ordonnance de 1673 a établies en matiere de lettres de change.

En cas de dénégation de l'Aſſurance privée, ſeroit-on reçu à prouver par témoins l'adhirement de la Police ?

En regle générale, la preuve teſtimoniale de la perte des titres n'eſt admiſe que dans le cas où cet accident eſt arrivé par force majeure. Boiceau & Danty, *ch.* 15. Pothier, *des Obligations*, *n.* 815. Boniface, *tom.* 1, *pag.* 512, *&c.*

Cette regle eſt adaptée à la matiere préſente par M. Pothier, n. 102, h. t. » *Quid*, dit-il, ſi l'une des Parties alléguoit » que le Contrat a été rédigé par écrit, mais que l'acte a péri » dans un incendie, ou par quelque autre accident ? Il fau- » droit avoir recours en ce cas au Regiſtre de l'Aſſureur. Tous » les Aſſureurs doivent en avoir un. Mais ſi le Regiſtre avoit » auſſi été enveloppé dans l'incendie ? Je penſe qu'en ce cas » l'incendie, ou autre accident, étant avoué ou juſtifié, la » Partie pourroit être admiſe à la preuve du Contrat. Car » on ne peut pas en ce cas lui imputer de n'avoir pas ſuivi » l'Ordonnance ».

La preuve teſtimoniale de l'adhirement de la Police privée, n'eſt donc admiſſible que dans les circonſtances dont cet Auteur parle.

Les mêmes déciſions peuvent s'appliquer aux Polices reçues par Courtiers & Notaires, lorſqu'elles renferment la clauſe *payable au Porteur.*

SECTION VII.

De la forme interne & eſſentielle des Polices.

§. 1. De ce qui doit être contenu dans la Police d'Aſſurance.

» La Police contiendra le nom & le domicile de celui » qui ſe fait aſſurer, ſa qualité de Propriétaire ou de Com- » miſſionnaire, les effets ſur leſquels l'Aſſurance ſera faite, » le nom du Navire & du Maître, celui du lieu où les » marchandiſes auront été ou devront être chargées, du Havre » d'où le Vaiſſeau devra partir ou ſera parti, des Ports où » il devra charger & décharger, & de tous ceux où il devra

» entrer, le tems auquel les riſques commenceront & finiront, » les ſommes qu'on entend aſſurer, la Prime ou coût de » l'Aſſurance, la ſoumiſſion des Parties aux Arbitres en » cas de conteſtation, & généralement toutes les autres con- » ditions dont elles voudront convenir ». Art. 3, h. t.

Par cet article, qui a été pris du Guidon de la Mer, *ch.* 2, l'Ordonnance a eu moins en vue de fixer les points qui doivent néceſſairement être contenus dans la Police, que de décrire ceux qui y ſont ordinairement ſpécifiés. C'eſt ici une indication de ce qui ſe pratique, plutôt qu'une loi générale à laquelle on ſoit obligé de ſe conformer.

Les objets que l'Ordonnance paroît confondre, ſont de deux eſpeces : les uns ſont eſſentiels, & les autres accidentels. Les uns appartiennent à la ſubſtance du Contrat, & les autres n'en ſont que l'acceſſoire.

Nom de l'Aſſuré.

1°. Il eſt néceſſaire que la Police contienne *le Nom* de celui qui ſe fait aſſurer, afin que les Aſſureurs ſachent avec qui ils contractent. Mais peu importe que l'Aſſuré agiſſe pour ſon compte, ou pour compte d'autrui. Il peut même ſe diſpenſer d'énoncer le nom de ſon Commettant. Il ſuffit que la perſonne qui *ſe fait aſſurer*, ſoit dénommée dans la Police, pourvu que d'ailleurs les choſes ſoient en regle, & qu'il n'y ait aucune ſurpriſe. *Infrà ch.* 5, *Sect.* 1.

Domicile de l'Aſſuré.

2°. Si l'Aſſuré eſt une perſonne connue, on peut ſe diſpenſer d'énoncer ſon *domicile*; mais ſi elle eſt inconnue, & qu'il ſoit de l'intérêt de l'Aſſureur de ſavoir où elle eſt domiciliée, ce point pourroit devenir eſſentiel. Par exemple, ſi l'Aſſurance eſt faite pour compte d'un domicilié chez une Nation belligérante, cette circonſtance, qui tend à aggraver le riſque, doit être déclarée.

Qualité de Propriétaire, ou de Commiſſionnaire.

3°. Peu importe aux Aſſureurs que l'Aſſuré ſoit Commiſſionnaire ou *Propriétaire*. Il ſuffit que l'aliment du riſque ſoit réel, & que le connoiſſement ſoit relatif à la Police. Les Aſſureurs ſont non recevables à élever la queſtion de propriété, lorſque ce point eſt étranger aux haſards dont ils ſont reſponſables. *Infrà ch.* 5, *Sect.* 3.

Mais ſi l'Aſſuré étoit Commiſſionnaire du ſujet d'une Nation belligérante, & que cette qualité mît la choſe aſſurée en riſque d'être priſe, il faudroit que la Police en fît mention; car rien d'eſſentiel ne doit être caché aux Aſſureurs. *Suprà ch.* 1, *Sect.* 5, §. 3. *Infrà ch.* 5, *Sect.* 2.

Effets aſſurés. 4°. Il eſt néceſſaire que la Police déſigne *les effets ſur leſquels l'Aſſurance eſt faite*, afin que la matiere du riſque ſoit déterminée. Il faut donc qu'il ſoit dit qu'on ſe fait aſſurer ou ſur le corps, ou ſur les facultés, ou ſur l'un & l'autre, ou ſur telle choſe en particulier. *Infrà ch.* 10.

Nom du Navire. 5°. La Police doit contenir le *Nom du Navire*, afin que le ſort des Aſſureurs ne vague point dans l'immenſité des événemens, & ne dépende pas de la volonté indéfinie de l'Aſſuré. Ce point eſt eſſentiel. Il ne ſuffit même pas de déſigner le nom du Navire; il faut de plus en faire connoître la qualité; car il importe aux Aſſureurs de ſavoir ſi le Navire ſur lequel ils prenent riſque, eſt, par exemple, une Pinque, ou un Vaiſſeau à trois mats, &c. *Infrà ch.* 6.

Lorſqu'il s'agit de marchandiſes qu'on fait venir des Pays étrangers, il eſt permis de les faire aſſurer *in quovis*. Ce mot eſt une eſpece de déſignation implicite du Navire, laquelle ſuffit, attendu la néceſſité des circonſtances. *Infrà ch.* 6, *Sect.* 5.

Nom du Capitaine. 6°. La Police doit *contenir le Nom du Maître*. Mais les Aſſureurs ne peuvent point ſe plaindre du changement de Capitaine, lorſque ce changement a été occaſionné par la néceſſité. Ils ne peuvent également point s'en plaindre, ſi la Police renferme la clauſe, *ou autre pour lui*. Infrà ch. 7, ſect. 1.

Lieux du riſque. 7°. La Police doit déterminer les deux extrêmes du voyage, qui fait l'objet de l'Aſſurance, c'eſt-à-dire, le lieu *à quo*, & le lieu *ad quem*. Le premier eſt celui d'*où* le riſque commence à courir; & le ſecond eſt celui *où* le riſque ſera terminé. *Infrà ch.* 13.

Si l'on veut que le Navire puiſſe *entrer* dans les Ports de la route, pour faire la traite, on ne doit pas oublier de ſtipuler la clauſe de *faire échelle*. *Infrà ch.* 13, *Sect.* 6.

8°. Le

8°. Le *tems auquel les risques commenceront & finiront*, court ordinairement à l'égard du corps, depuis le départ jusqu'à l'arrivée du Vaisseau; & à l'égard des marchandises, depuis qu'elles ont été chargées dans le Bâtiment, ou dans les Gabarres pour les y porter, jusqu'à ce qu'elles soient délivrées à terre. Mais rien n'empêche de fixer d'autres époques. *Infrà ch.* 13. Tems du risque.

9°. La Police doit contenir la *somme qu'on entend assurer*; car faut-il bien savoir ce que les Assureurs doivent payer en cas de perte. Somme assurée.

Pothier, n. 75, observe que la fixation de la somme n'est pas de l'essence du Contrat, & que les Assureurs peuvent s'obliger à payer en cas de perte des choses assurées, *le prix qu'elles valoient suivant l'estimation qui en seroit faite.*

En effet, la vente faite au prix qui sera fixé *arbitrio boni viri*, ou au prix que la chose vaut, est légitime. Casaregis, *disc.* 34, *n.* 18. Pothier, *Traité des ventes*, *n.* 25 & 26.

La même décision s'applique au Contrat d'Assurance. Si la somme assurée n'est pas certaine lors du Contrat même, il suffit qu'elle doive le devenir par la juste estimation qui sera faite de la chose mise en risque.

10°. La Police doit contenir *la Prime ou coût de l'Assurance.* Ce point est de l'essence du Contrat, ainsi qu'on le verra dans le chapitre suivant. Prime.

11°. *La Police contiendra la soumission aux Arbitres.* Ce point dépend de la pure liberté des Parties. *Infrà ch.* 20, *sect.* 1. Soumission aux Arbitres.

12°. L'article ajoute que la Police contiendra *toutes les autres conditions dont les Parties voudront convenir.* Autres pactes.

Il est donc permis de stipuler d'*autres conditions*, pourvu qu'elles ne soient contraires, ni à la nature du Contrat, ni aux principes d'équité & de justice : en quoi notre Législateur a été plus sage que Philippe II, qui avoit prohibé d'*ajouter* dans la Police, *aucune autre clause* que celles par lui autorisées. *Réglement d'Anvers*, *art.* 2.

Mais est-il permis de stipuler des pactes contraires à la disposition de l'Ordonnance ? §. 2. Pactes contraires à l'Ordonnance.

Le Réglement de Barcelonne (*à la suite du Consulat*, *ch.* 353 & 354), & le Réglement d'Amsterdam, *art.* 1, dé-

clarent *nuls & de nulle valeur tous Contrats d'Aſſurance faits & paſſés au préjudice de l'Ordonnance, quoique les Parties aient ſtipulé & contracté au contraire.*

Cette déciſion eſt trop générale. On ne peut déroger aux diſpoſitions prohibitives de l'Ordonnance. *Ea quæ lege fieri prohibentur, ſi fuerint facta, non ſolùm inutilia, ſed pro infectis habentur.* L. 5, C. *de legib.*

On ne peut déroger aux diſpoſitions de l'Ordonnance dans les points qui ſont de l'eſſence du Contrat. Stypmannus, *part.* 4, *tit.* 7, *n.* 305. Kuricke, *diatr. de aſſecur.*, *pag.* 833.

Mais il eſt permis de déroger aux diſpoſitions de l'Ordonnance dans tous les points, qui n'étant prohibés par aucun texte exprès, n'intéreſſent ni l'eſſence du Contrat, ni les bonnes mœurs, ni le droit public de la premiere claſſe. Rote de Gênes, *dec.* 102, *n.* 5. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 736. Roccus, *not.* 61. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 8, *diſc.* 10, *n.* 8.

Et telle eſt la diſpoſition du droit commun. Bretonier, *tom.* 3, *pag.* 129 & 865. Dunod, *des Preſcriptions*, *pag.* 111. Brodeau, *Cout. de Paris*, *tom.* 1, *pag.* 130. Furgole, *des Teſtamens*, *tom.* 2, *pag.* 6, &c.

§. 3. Comment entendre les clauſes générales ?

Les clauſes générales doivent être priſes dans leur univerſalité. Elles embraſſent tous les cas qui peuvent y être compris. *La diſpoſition générale opere autant dans le genre, que la ſpéciale opere dans l'eſpece.* Le pacte général doit être interprété dans ſa généralité. Les Parties ſtipulantes doivent s'imputer de n'y avoir appoſé aucune reſtriction. Ces regles nous ſont appriſes par tous nos Docteurs. Dumoulin, *conſ.* 8, *n.* 19. Mantica, *de tacitis*, *lib.* 3, *tit.* 2.

Elles s'appliquent naturellement aux Contrats d'Aſſurance, qui ſont de droit étroit pour les pactes qu'ils renferment. Straccha, *de aſſecur.*, *gl.* 15, *n.* 14, *ſuprà chap.* 1, *ſect.* 5.

§. 4. Comment interpréter les pactes équivoques de la Police ?

Les clauſes des Polices doivent être priſes à la lettre, lorſqu'elles ſont claires par elles-mêmes. *In contractu aſſecurationis inſpici debet id tantùm, quod certum eſt inter contrahentes.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 108.

Mais lorſqu'elles ſont obſcures, le meilleur & même le

ſeul moyen d'en fixer le ſens, eſt de recourir au droit commun, parce que dans le doute, les Parties ſont préſumées avoir voulu former leurs conventions ſuivant la regle établie par la Loi, laquelle n'eſt autre choſe que la volonté univerſelle des Citoyens. *Verba conventionum ſecundùm jus commune debent intelligi. Nam jus commune informat conventiones, easque interpretatur. Et ſi conventio eſt ambigua, redigitur ad intellectum juris communis. Nam qui contrahit, præſumitur habere mentem quæ congruit legis diſpoſitioni.* Mantica, *de tacitis, tom.* 1, *pag.* 114, *n.* 2.

Vattel, *du droit des gens, liv.* 2, *ch.* 17, développe admirablement bien tout ce qui concerne l'*interprétation des Traités.*

Il nous apprend que » la premiere maxime générale ſur » l'interprétation, eſt qu'*il n'eſt pas permis d'interpréter ce qui* » *n'a pas beſoin d'interprétation.* Quand un Acte eſt conçu » en termes clairs & précis, quand le ſens en eſt ma- » niſeſte, & ne conduit à rien d'abſurde, on n'a aucune » raiſon de ſe refuſer au ſens que cet Acte préſente natu- » rellement. Aller chercher ailleurs des conjectures pour » le reſtraindre, ou pour l'étendre, c'eſt vouloir l'éluder. » *Admettez une fois cette dangereuſe méthode, il n'eſt aucun* » *Acte qu'elle ne rende inutile,* (*n.* 263).

» Si celui qui pouvoit & devoit s'expliquer clairement & » nettement, ne l'a pas fait, tant pis pour lui : il ne peut » être reçu à apporter ſubſéquemment des reſtrictions qu'il n'a » pas exprimées, (*n.* 264).

» Puiſque l'interprétation légitime d'un Acte ne doit tendre » qu'à découvrir la penſée de l'auteur, ou des auteurs de cet » Acte, dès qu'on y rencontre quelque obſcurité, il faut cher- » cher quelle a été vraiſemblablement la penſée de ceux qui » l'ont dreſſé, & l'interpréter en conſéquence, (*n.* 270).

» Dans l'interprétation des pactes & des promeſſes, on » ne doit point s'écarter du commun uſage de la langue, à » moins que l'on n'en ait de très-fortes raiſons. Au défaut de la » certitude, il faut ſuivre la probabilité dans les affaires hu- » maines. Il eſt ordinairement très-probable que l'on a parlé

» ſuivant l'uſage ; cela fait toujours une préſomption très-
» forte, laquelle ne peut être ſurmontée que par une pré-
» ſomption contraire, plus forte encore, (*n.* 271).

» Les paroles ne ſont deſtinées qu'à exprimer les penſées ;
» ainſi, la vraie ſignification d'une expreſſion, dans l'uſage or-
» dinaire, c'eſt l'idée que l'on a coutume d'attacher à cette
» expreſſion, (*n.* 273).

» Les termes techniques, ou les termes propres aux Arts
» ou aux Sciences, doivent ordinairement s'interpréter ſuivant
» la définition qu'en donnent les Maîtres de l'Art, (*n.* 276).
» *Infrà ch.* 8, *ſect.* 13.

» Quand les choſes qui entrent dans la raiſon d'une Con-
» vention, ſont conſidérées, non comme actuellement exiſ-
» tantes, mais ſeulement comme poſſibles, *la ſeule poſſibilité*
» *de l'événement ſuffit pour empêcher toute exception*, (*n.* 298) ».
Ce principe lumineux a préſidé à notre Juriſprudence, au ſujet du taux des Primes. *Infrà ch.* 3, *ſect.* 3, 4 & 5.

CHAPITRE III.

DE LA PRIME.

SOMMAIRE.

SECT. I. *Obſervations générales ſur la prime.*
§. 1. *Définition.*
§. 2. *Étymologie.*
§. 3. *La prime eſt de l'eſſence du Contrat d'Aſſurance.*
§. 4. *Nulle prime ſans riſque.*
§. 5. *Elle eſt acquiſe en entier, dès que le riſque a commencé.*

SECT. II. *Diverſes eſpeces de prime.*
§. 1. *Prime pour le voyage entier.*
§. 2. *Pour un temps limité, ſans déſignation de voyage.*
§. 3. *Pour un temps limité, avec déſignation de voyage.*
§. 4. *Prime liée.*
§. 5. *Prime des Primes.*

§. 6. *Prime compenſable.*
Prime conditionnelle.
Prime implicite.
Prime réductible.
Prime augmentative.
SECT. III. *Taux de la Prime.*
SECT. IV. *La Prime doit-elle être augmentée ou diminuée par la ſurvenance de la guerre ou de la paix ?*
§. 1. *Guerre de* 1744.
§. 2. *Paix de* 1748.
§. 3. *Hoſtilités de* 1755.
§. 4. *Paix de* 1763.
SECT. V. *De la clauſe qu'en* cas de guerre ou hoſtilités, la Prime ſera augmentée.
§. 1. *Hoſtilités de* 1755.
§. 2. *Guerre de* 1778.
SECT. VI. *Du payement de la Prime.*
§. 1. *En quel temps doit-elle être payée ?*
Si la Police ne renferme aucun délai.
Si elle en renferme un.
Billets de Prime.
§. 2. *Pacte que la Prime ſera compenſable en cas de perte.*
Pacte que la Prime ne ſera due qu'en cas d'heureuſe arrivée.
§. 3. *Novation au ſujet de la Prime.*
§. 4. *Celui qui ſe fait aſſurer pour compte d'autrui, doit-il perſonnellement la Prime ?*
SECT. VII. *Le défaut de payement de la Prime annulle-t-il l'Aſſurance ?*
§. 1. *Si la Prime devoit être payée comptant.*
§. 2. *Si l'on a donné terme.*
§. 3. *Pacte que l'Aſſurance ſera réſiliée, ſi la Prime n'eſt payée au temps convenu.*
§. 4. *Si l'Aſſuré à qui on a donné terme, fait faillite.*
SECT. VIII. *Prime dûe à l'Aſſureur qui fait faillite, eſt-elle compenſable avec la perte ?*
SECT. IX. *Hypotheque & Privilege de la Prime.*
SECT. X. *La Prime peut-elle conſiſter en autre choſe qu'en une ſomme d'argent ?*
SECT. XI. *Aſſurance ſans ſtipulation de Prime.*

LA prime étant une partie eſſentielle & intégrante du Contrat d'Aſſurance, je crois devoir expliquer ce qui la concerne, avant de paſſer à d'autres objets. Par ce moyen, on aura des notions plus lumineuſes ſur ce qui regarde la *forme interne*, dont j'ai parlé dans la derniere Section du précédent Chapitre.

SECTION I.

Observations générales ſur la Prime.

§. 1. Définition.

La Loi 5, ff. *de naut. fœn.*, dit que le change nautique eſt le prix du péril auquel le donneur expoſe les deniers qu'il fournit pour le Commerce maritime : *periculi pretium eſt.*

Par identité de raiſon, la prime eſt le prix du péril dont l'Aſſureur ſe rend garant en cas de ſiniſtre de la choſe aſſurée. *Periculi pretium eſt*, diſent Stypmannus, *part.* 4, *tit.* 7, *n.* 354. & Pothier, *n.* 8 & 81.

L'Ordonnance nous apprend ce que c'eſt que la prime. C'eſt le *coût de l'Aſſurance.* Art. 3 & 5, *h. t.*

§. 2. Etymologie.

Le mot *prime* vient, ou du mot *præmium*, qui ſignifie *prix.* Stypmannus, *d. loco.*

Ou du mot *primò*, parce que la prime ſe payoit autrefois avant tout, & lors de la ſignature de la Police. Pothier, *n.* 81. Cleirac, *pag.* 343.

Voilà pourquoi on l'appelle *primeur*, *prémie*, *couſt*, ou *agio d'Aſſurance.* Dictionnaire *de Savary*, v°. *Prime.*

§. 3. La Prime eſt de l'eſſence du Contrat d'Aſſurance.

La prime que l'Aſſuré donne, & le péril dont l'Aſſureur ſe rend reſponſable, ſont deux co-relatifs inſéparables l'un de l'autre. Leur réunion conſtitue l'eſſence du Contrat. *Forma eſſentialis conſiſtit in ſuſceptione periculi, & determinato ſuper eâ pretio.* Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 305, *pag.* 456. Pothier, *n.* 81, *h. t. Vid. infrà, ſect.* 10 & 11.

§. 4. Nulle Prime ſans riſque.

Il ſuit de ce principe que, *ſi le voyage eſt entiérement rompu avant le départ du Vaiſſeau, même par le fait des Aſſurés*, les Aſſureurs doivent reſtituer la prime, (*art.* 37.) parce qu'ils n'ont couru aucun riſque. *Suprà, ch.* 1, *ſect.* 1. *Infrà, ch.* 16. Pothier, *n.* 179.

§. 5. Elle eſt acquiſe en entier, dès que le riſque a commence.

Mais la diminution de la durée du riſque, ne fait pas décroître la prime. Elle eſt dûe en entier, dès que le *riſque eſt commencé*, & dans le cas même où il n'eût duré qu'un inſtant,

(*art.* 27, 35 & 36. *h. t.*) C'eſt alors une circonſtance favorable dont les Aſſureurs profitent, en compenſation des accidents fâcheux auxquels ils pouvoient être expoſés. *Vid. infrà, ch.* 13, *ſect.* 12.

Il ſeroit d'ailleurs bien difficile de trouver ſur ce point une proportion géométrique. Le Navire peut courir plus de danger dans un moment, que pendant la plus longue navigation. *Infrà ch.* 16, *ſect.* 2.

SECTION II.

Diverſes eſpeces de Prime.

§. 1. Prime pour le voyage entier.

Si l'Aſſurance eſt faite *pour le voyage entier*, c'eſt ordinairement pour l'entier voyage que la prime eſt ſtipulée, (*art.* 7, *h. t.*) ſans qu'elle ſoit ni augmentée ni diminuée par le plus ou le moins de durée du voyage aſſuré. *Infrà, ch.* 13, *ſect.* 12, *& ch.* 16, *ſect.* 2.

§. 2. Pour un temps limité, ſans déſignation de voyage.

Si l'Aſſurance eſt faite *pour un temps limité, ſans déſignation de voyage*, la prime ne ſera due que pour ce temps limité: après lequel, tout riſque ceſſera vis-à-vis des Aſſureurs. (*art.* 7 & 34.) *Infrà, ch.* 12, *ſect.* 30, §. 4, *& ch.* 13, *ſect.* 1.

§. 3. Pour un temps limité, avec déſignation de voyage.

» Mais ſi le voyage eſt déſigné par la Police, l'Aſſureur » courra les riſques du voyage entier; à condition, toutefois, » que ſi ſa durée excede le temps limité, la prime ſera aug- » mentée à proportion, ſans que l'Aſſureur ſoit tenu d'en rien » reſtituer, ſi le voyage dure moins ». *Art.* 35, *h. t.*

Les Aſſureurs qui ſouſcrivent une pareille Police, ſavent que le voyage peut durer au-delà du temps limité: pourquoi donc leur accorder une augmentation de prime, dans le cas où la durée du voyage eſt plus longue, tandis qu'ils ne ſouffrent aucune diminution dans le cas où la durée eſt moindre? En voici la raiſon.

Si les Aſſureurs euſſent voulu à tout événement ſe contenter de la prime ſtipulée, on ſe ſeroit borné à déſigner le voyage;

mais parce qu'ils ont craint que ce voyage ne fût trop long ; ils ont exigé une limitation de temps, non pour détruire le pacte principal par lequel ils avoient pris sur eux les risque du voyage entier, ni pour amoindrir la prime déterminée ; mais bien pour profiter d'une augmentation de prime, dans le cas où le voyage excéderoit le temps limité. Ce temps, comme l'observe Pothier, n. 62, *n'est censé apposé qu'en faveur des Assureurs.*

Telle est l'hypothese des Assurances *pour le voyage non excédant six mois, & à prorata pour le surplus.* La prime des six premiers mois est dûe en entier, quoique le voyage dure moins de six mois ; & s'il dure davantage, la prime est augmentée à proportion.

Telle est encore l'hypothese de l'Assurance, *pour le voyage à un pour cent par mois.* Chaque mois de prime est acquis le premier jour de chaque mois. *Vid. mon Traité des Contrats à la grosse, ch.* 8, *sect.* 3.

Valin, *d. art.* 35, *pag.* 80, dit que pareilles Assurances sont *singulieres*, & qu'elles *ne sont plus en usage.* Mais nos voyages du Levant en caravanne, fourniſſent divers exemples de ces sortes d'Assurances. *Vid.* Casaregis, *disc.* 1, *n.* 178.

§. 4. Prime liée. Lorsque l'Assurance est faite *pour l'aller & le retour*, la prime est appellée *liée*, parce que l'aller & le retour sont liés, & ne forment qu'un voyage. *Infrà, ch.* 13.

Or, la regle générale établie par l'Ordonnance est, que l'entiere prime est acquise aux Assureurs, *dès qu'ils ont commencé à courir les risques*, quoique le voyage soit raccourci, changé ou rompu depuis que le risque avoit commencé. (*art.* 27, 35, 36 *&* 37, *h. t.*)

D'où il semble que dans le cas de prime liée, l'entiere prime devroit être acquise aux Assureurs, quoique le Navire ne retourne point.

Cependant l'Ordonnance, *art.* 6, veut que » si l'Assurance » est faite sur marchandises *pour l'aller & le retour*, & que le » Vaisseau étant parvenu au lieu de sa destination, il ne fasse » point de retour, l'Assureur sera tenu de rendre les deux tiers » de la prime, s'il n'y a stipulation contraire ».

On

On peut dire que c'eſt ici une grace que l'Ordonnance fait à l'Aſſuré, laquelle ne doit pas être tirée à conſéquence, ainſi qu'on le verra dans mon Traité des Contrats à la groſſe, *ch.* 3, *ſect.* 2.

Ces mots de l'art. 6 : *& qu'il ne faſſe point de retour*, ſont génériques, & embraſſent dans leur généralité tout ce qui eſt aſſuré, ſoit corps, ſoit facultés. Si l'Aſſurance eſt faite ſur le corps, & que le voyage ſoit rompu, ſans que le Navire ait commencé ſon voyage de retour, le tiers de la prime ſera reſtitué. Le tiers ſera également reſtitué, ſi de retour on n'a point chargé les retraits des marchandiſes aſſurées. Valin, *art.* 6, *pag.* 45. Pothier, *n.* 188.

Si de retour on avoit chargé des retraits de moindre valeur que la ſomme aſſurée, le tiers de la prime ſeroit retranché à proportion. Pothier, *n.* 188.

L'article 6 ajoute : *s'il n'y a convention contraire.* On peut donc convenir qu'à défaut de retour, il ſera reſtitué plus ou moins que le tiers de la prime, & même rien du tout. Pothier, *n.* 189. *Vid.* Valin, *art.* 6. *h. t. pag.* 46.

Si le Vaiſſeau périt d'entrée, la prime liée eſt dûe en entier à l'Aſſureur obligé de payer la perte, parce qu'alors le Contrat d'Aſſurance a reçu une *entiere conſommation.* Valin, *art.* 27, *h. t.*, *pag.* 73. Pothier, *n.* 187. Cette déciſion n'a jamais ſouffert le moindre doute parmi nous. Je trouve dans mes recueils un Acte de notoriété conçu en ces termes :

» Nous ſouſſignés, anciens Juge & Conſuls, Echevins & » Négocians de cette Ville de Marſeille, atteſtons que de tous » les temps, lorſqu'une Aſſurance eſt faite d'entrée & ſortie » d'un endroit, & que le Bâtiment eſt pris par les ennemis, » ou qu'il a eu le malheur de naufrager pendant le voyage » d'entrée, l'entiere prime eſt acquiſe aux Aſſureurs. A Marſeille » le 12 Mai 1746 ».

M. Valin, ſur l'*art.* 6, *h. t.*, propoſe le cas d'une Aſſurance à prime liée, ſur la cargaiſon d'un Navire *allant d'abord en Guinée*, & de-là à *St. Domingue*, pour retourner enſuite *en*

France. Il demande jusqu'à quelle concurrence la prime sera gagnée, si le Navire revient de St. Domingue, sans chargement en retour ? „ Il paroit tout naturel, dit-il, que le gain de la „ prime excede les deux tiers que donne cet article dans le cas „ simple de l'aller dans un seul endroit, & du retour sans „ chargement. Mais, jusqu'à quelle quotité la prime sera-t-elle „ gagnée alors ? *C'est-là où est l'embarras* „.

Je réponds que la relâche en Guinée est une simple échelle qui modifie, mais qui n'altere point le voyage d'aller, lequel n'est complété que par l'arrivée du Navire à St. Domingue.

Si le Navire revient de St. Domingue sans chargement en retour, on se trouve alors au cas de notre article, & le tiers de la prime doit être restitué : car, en matiere d'Assurance, on ne suppose jamais deux termes intermédiaires *ad quem*, qui soient également principaux. *Vid. infrà, ch.* 13, *sect.* 19.

Voici un cas sur lequel je fus consulté en 1761.

Dominique Pauquet s'étoit fait assurer, moyennant la prime de 12 pour cent comptant, la somme de 4200 liv. sur les facultés de la Barque *Divinæ Gratiæ*, de sortie de Marseille jusqu'à Cayenne, & de retour en un Port du Ponent : *franc aux Assureurs, de tous événemens de guerre.* Cette Barque fut prise par les Anglois près du Cap Spartel en allant à Cayenne. Les Assureurs refusoient de restituer le tiers de la prime. Je répondis que leur refus étoit injuste. Il étoit indifférent que le défaut de retour procédât du fait de l'Assuré, ou d'un événement dont les Assureurs n'étoient pas responsables. Car dès que le Navire ne fait point de retour, & que ce défaut de retour n'est point à la charge des Assureurs, on se trouve au cas de l'article 6 ; & peu importe que le Navire ne soit point arrivé au lieu de sa destination.

§. 5. Primes des Primes.

Primes des primes, c'est lorsqu'en sus du capital, on fait assurer non-seulement la prime, mais encore les primes des primes qui en dérivent. *Infrà, ch.* 8, *sect.* 13.

Par exemple, j'ai un capital de 3000 liv. je le fais assurer à 10 pour cent, & je me *fais assurer la prime & les primes des*

primes juſqu'à extinction de riſque. Voici le compte. Je forme un total, dont 90 pour cent ſoient mon capital. 3000 l.

Les 10 pour cent reſtans, qui conſtituent la prime & les primes des primes, donneront . . . . . 333 6 ſ. 8 d.

Je me fais donc aſſurer la ſomme de 3333 l. 6 ſ. 8 d.

En cas de ſiniſtre, l'Aſſureur me payera mon entier capital de 3333 liv. 6 ſ. 8 d.: en cas d'heureux retour, l'Aſſureur gagnera les 333 liv. 6 ſ. 8 d. pour la prime & primes des primes.

Si la prime eſt de 20 pour cent, mon capital ne figurera plus que pour 80 pour cent du total. Plus la quotité de la prime augmentera, plus la quotité de mon capital diminuera; de ſorte que ſi la prime étoit à 90 pour cent, mon capital ne figurant plus que pour la quotité de 10 pour cent, le total aſſuré, y compris la prime & primes des primes, ſeroit porté à la ſomme énorme de 30000 liv. On en verra divers exemples, *infrà*, *ch.* 8, *ſect.* 13. *Vid.* Valin, *art.* 20, *h. t. pag.* 64.

§. 6. Prime compenſable. Prime conditionnelle. Prime implicite. Prime réductible.

Dans la Section VI. du préſent Chapitre, §. 2, je parlerai de la prime *compenſable*, & de la prime *conditionnelle*.

Et dans la Section II. je parlerai de la prime *implicite*.

En temps de guerre, on eſt aſſez en uſage de ſtipuler que la prime ſera diminuée en certain cas.

Par exemple, je fais aſſurer de ſortie des Isles Françoiſes juſqu'à Marſeille, moyennant la prime de 25 pour cent, *laquelle prime ſera réduite* à 20 pour cent, *ſi le voyage eſt terminé dans un Port du Ponent.*

Je fais aſſurer de ſortie des Isles Françoiſes juſqu'à Marſeille, moyennant la prime de 25 pour cent, *laquelle ſera réduite à* 20 pour cent ſi le Navire arrive à bon Port.

J'ai fait aſſurer de ſortie des Isles Françoiſes juſqu'à Marſeille, moyennant la prime de vingt-cinq pour cent, *laquelle ſera réduite à cinq pour cent ſi la paix eſt définitivement déclarée* avant le départ du Navire. *Infrà*, *ſect.* 4 & 5.

Prime augmentative.

En temps de paix, je fais assurer de sortie des Isles jusqu'à Marseille, moyennant la prime de deux pour cent, *laquelle sera augmentée au cours de la Place* si la guerre est déclarée. *Infrà, sect.* 4 & 5.

SECTION III.

Taux de la Prime.

Wolff, §. 679, dit que l'égalité doit être observée entre la prime donnée à l'Assureur, & le péril dont il se rend responsable. *Æqualitas observanda inter aversionem periculi, & mercedem quæ pro eâ datur.*

„ La prime, pour être équitable, doit être le juste prix des „ risques dont l'Assureur se charge par le Contrat „. Pothier, *n.* 82.

Comme c'est ici un point arbitraire, qui dépend des circonstances des temps, des lieux, & même de la différente maniere dont les objets présens & futurs sont envisagés, il est impossible d'établir une regle qui fixe la quotité de la prime : il faut nécessairement s'en rapporter aux pactes des parties, & ne point s'en écarter. *Guidon de la Mer, ch.* 15, *art.* 16. Stypmannus, *part.* 4, *tit.* 7. Roccus, *not.* 47. Valin, *art.* 1, *h. t. pag.* 27.

Il est d'usage de stipuler pour la prime, une quotité à raison de *tant pour cent* de la somme assurée. *Guidon de la Mer, ch.* 1, *art.* 1.

Rien n'empêcheroit de stipuler une somme fixe. Pothier, *n.* 81.

On répute *juste* la prime dont les parties sont convenues entr'elles, sans qu'on puisse se plaindre de la lésion, à moins qu'il n'y eût dol & surprise manifeste. Pothier, *n.* 82 & 197.

M. Valin, *art.* 7, *h. t.*, *pag.* 47, après avoir dit que tout ce qui tend à augmenter le risque, doit être déclaré par l'Assuré dans la Police, & que cette déclaration doit être conforme à la vérité, *sur peine de nullité de l'Assurance, suivant les circonstances*;

„ le moins qu'il arriveroit, ajoute-t-il, ce ſeroit d'aſſujettir l'Aſ-
„ ſuré à une *augmentation de prime proportionnée aux riſques* qu'il
„ auroit fait courir de plus à l'Aſſureur, en lui diminuant l'objet
„ par ſa fauſſe déclaration ».

Mais, c'eſt ordinairement le ſiniſtre qui donne lieu à pareille plainte; ce ſeroit donc un triſte préſent qu'on feroit aux Aſſureurs, ſi en les condamnant à payer la perte, on leur accordoit une augmentation de prime.

Le Juge peut, ſuivant les circonſtances du fait, prononcer la nullité de l'Aſſurance; mais il rendroit une Sentence évidemment nulle & injuſte, ſi, laiſſant ſubſiſter le Contrat reconnu vicieux, il ſe bornoit à y appliquer une modification auſſi contraire au pacte ſtipulé, qu'impuiſſante à remplir l'intérêt légitime de la partie léſée.

Si, avant le départ du Navire, ou pendant le cours du riſque, l'Aſſureur demandoit que l'Aſſurance fût réſiliée, ſur le fondement qu'on lui a diſſimulé quelque circonſtance eſſentielle, on ne pourroit s'empêcher de faire droit à ſa Requête. Ce ſeroit tyrannie que de le forcer à ſe contenter d'une augmentation de prime. La choſe ne reçoit point de milieu: il faut ou anéantir le Contrat, ou le laiſſer ſubſiſter tel qu'il eſt.

Si le Navire périt, & que les Aſſureurs prouvent qu'on leur a diſſimulé quelque circonſtance eſſentielle, le Contrat doit être caſſé. *Il n'eſt plus temps après le temps du riſque, & que la perte eſt arrivée, de leur offrir le prix du riſque.* Pothier, *n.* 196.

Mais ſi, dans le principe, la nature du riſque a été pleinement déclarée, les Aſſureurs ne pourront ni conteſter le payement de la perte, ſous prétexte de la minimité de la prime ſtipulée, ni requérir une augmentation de prime.

Des Aſſureurs, moyennant une prime de quatre pour cent, avoient pris riſque ſur les facultés de la Tartanne *St. Joſeph, conſiſtant en ſoies.* D'autres Aſſureurs, moyennant une égale prime de quatre pour cent, avoient pris riſque ſur les mêmes facultés, *conſiſtant en ſoies, franc à eux de confiſcation de la part des Eſpagnols.* Le Navire fut confiſqué. Les premiers

Aſſureurs furent condamnés à payer la perte. *Infrà, ch.* 8, *ſect.* 5.

Valin, *art.* 49, *pag.* 119, reconnoît que cette déciſion eſt *juridique, & conforme aux principes.* » Cependant, ajoute-t-il, » il y a une choſe qui fait de la peine ; ſavoir, l'erreur ou la » mépriſe des Aſſureurs qui n'avoient ſtipulé qu'une Prime de » 4 pour cent, pour indemnité de tous riſques ; tandis que, » dans le même temps, d'autres Aſſureurs, en exigeant une pa- » reille Prime, avoient eu la précaution de ſe faire tenir quittes » de toute confiſcation de la part des Eſpagnols. Pourquoi une » ſi grande inégalité de condition entre ces divers Aſſureurs ? » *Il ſemble que les premiers auroient été dans le cas de de-* » *mander au moins une augmentation de Prime très-conſidé-* » *rable.* Mais d'un autre côté, peut-on rien ajouter aux clauſes » d'une Police d'Aſſurance ? Il faut donc dire qu'il a été bien » jugé en *rigueur de droit*, & que les premiers Aſſureurs ſont » ſeulement à plaindre de n'avoir pas mieux veillé à leurs in- » térêts ».

Mais ceux des Aſſureurs de la Tartanne *St. Joſeph*, qui avoient ſouſcrit la Police à tout événement, ne ſe plaignoient pas d'avoir été trompés. Ils s'y étoient déterminés par les circonſtances du moment ; & d'ailleurs, je ne trouve pas que ce ſoit *rigueur de droit*, que de juger en conformité du pacte des Parties. On ne ſauroit s'en écarter, ſans tomber dans l'arbitraire, & ſans détruire la foi des Contrats. *Vid. ſuprà ch.* 1, *ſect.* 5, §. 3.

SECTION IV.

La Prime doit-elle être augmentée ou diminuée par la ſurvenance de la Guerre ou de la Paix ?

La guerre ou la paix ſurvenues depuis la ſignature de la Police, ne ſont un motif ni d'augmenter ni de diminuer la prime ſtipulée, à moins qu'il n'y eût pacte ſpécial ſur ce point.

Par les clauſes imprimées de nos Polices, les Aſſureurs ſe ſoumettent *à tout riſque, tant divin qu'humain, d'amis, d'Ennemis, connus ou inconnus, priſes & détentions de ſeigneurie, repréſailles juſtes ou injuſtes*, &c. Ils ne peuvent donc point prétendre une augmentation de prime, ſous prétexte de la guerre ſurvenue, s'ils n'ont pas ſtipulé cette augmentation; & l'Aſſuré ne peut demander la diminution de la prime, ſous prétexte de la paix déclarée: car, comme dit Vattel, *la ſeule poſſibilité de l'événement ſuffit pour empêcher toute exception.*

§. 1. Guerre de 1744.

Lors de la guerre de 1744, des Aſſureurs prétendirent ne devoir point être garants des priſes faites par les Anglois, parce que c'étoit-là, diſoient-ils, un cas *inſolite & non prévu.* Ils furent condamnés à payer les pertes, & à ſe contenter des modiques primes ſtipulées avant la déclaration de la guerre. On ne crut pas qu'il fût permis de s'écarter de la teneur du Contrat. *Infrà, ch.* 12, *ſect.* 1.

§. 2. Paix de 1748.

Par réciprocité de raiſon, lors de la publication de la paix, il ſembloit que les primes duſſent être payées telles qu'elles avoient été ſtipulées.

Cependant par un Arrêt du Conſeil d'Etat du 12 Juillet 1748, le Roi déclara *nulles & de nul effet toutes les Polices d'Aſſurance paſſées avant la ſignature des préliminaires de la paix pour raiſon des Navires* qui ne s'étoient pas encore mis en riſque. Il fut ſimplement accordé aux Aſſureurs, *pour les indemniſer des riſques qu'ils auroient pu courir*, une prime de huit juſqu'à quinze pour cent, ſuivant la diſtance des lieux.

Comme cet Arrêt ne parloit que des Navires, qui, lors des préliminaires de la paix, ſe trouvoient dans les Ports du Royaume, ou dans les Ports & Rades des Colonies de l'Amérique, il en fut rendu un ſecond le 18 Janvier 1749, par lequel Sa Majeſté ordonna que „ le précédent Arrêt ſeroit exécuté par „ rapport aux Navires qui avoient été employés au commerce „ des Echelles du Levant. En conſéquence, eſt-il dit, ordonne „ Sa Majeſté qu'au lieu des fortes primes ſtipulées à cauſe des „ riſques de la guerre, par les Polices d'Aſſurance paſſées avant „ que l'on ait eu connoiſſance de la ſignature des préliminaires

„ de la paix, pour raiſon de ceux deſdits Navires qui ne ſont „ partis des Echelles du Levant, que depuis l'expiration des „ délais fixés par l'Ordonnance du 26 Mai de la même année „ 1748, les Négocians aſſurés ne ſeront tenus de payer aux „ Aſſureurs qu'une prime proportionnée aux ſeuls riſques ordi- „ naires de la mer, qu'ils ont couru, & qui ſera réglée con- „ formément aux Polices d'Aſſurance faites pour ſemblables re- „ tours du Levant, depuis que leſdits préliminaires de la paix „ ont été connus. Veut Sa Majeſté, que leſdits Aſſureurs ne „ puiſſent exiger aucune indemnité pour raiſon du ſéjour que „ leſdits Navires ont pu faire dans les Ports & Rades deſdites „ Echelles ; & qu'à l'égard des Vaiſſeaux qui, avant l'expira- „ ration des délais fixés par ladite Ordonnance, & dans un „ temps de riſque de guerre, ont fait eſcale d'une Echelle à „ une autre, il ſoit de plus payé aux Aſſureurs une indemnité „ proportionnée à l'éloignement où elles ſe trouvent les unes „ des autres, laquelle ſera fixée ſur les Aſſurances qui ont pu „ ſe faire pendant la guerre à l'occaſion du cabotage de l'une „ de ces Echelles à l'autre, & que dans le cas qu'il n'en auroit „ pas été fait pour raiſon dudit cabotage, ladite indemnité ſoit „ arbitrée par les Echevins & Députés de la Chambre du Com- „ merce de Marſeille, que Sa Majeſté a commis & autoriſé „ à cet effet, lorſque les parties intéreſſées n'en conviendront à „ l'amiable. Ordonne au ſurplus, Sa Majeſté, conformément à „ la diſpoſition de l'art. 27 de l'Ordonnance de la Marine de „ 1681, tit. des Aſſurances, que les Polices faites ſur ceux deſ- „ dits Navires *dont le voyage a été commencé avant l'expira-* „ *tion des délais* fixés par ladite Ordonnance du 26 Mai 1748, „ & qui ſont arrivés à l'Iſle de Malte, ſeront exécutées ; en „ conſéquence, que les Aſſureurs ſeront payés en entier de la „ prime ſtipulée par chacune deſdites Polices. *Veut néanmoins* „ *Sa Majeſté que les diſpoſitions du préſent Arrêt, ne puiſſent* „ *avoir d'effet rétroactif, ni rien changer aux arrangemens* „ *qui lors de la publication d'icelui ſe trouveront avoir été* „ *faits à l'amiable* entre les Aſſureurs & les Aſſurés, pour rai- „ ſon de ce que deſſus „.

Ce

Ce défaut d'effet rétroactif, & la confirmation des arrangemens intermédiaires pris par les parties intéreſſées, font aſſez connoître que ces deux Arrêts du Conſeil eurent pour motif des raiſons d'Etat, & qu'ils ne doivent pas être tirés à conſéquence.

§. 3. Hoſtilités de 1755.

On ſe ſouviendra long-temps des hoſtilités commiſes par les Anglois en 1755. Nos Navires marchands furent la proie de leurs pirateries. Les Aſſureurs Marſeillois payerent des pertes ruineuſes, ſans avoir eu l'idée de demander une augmentation de prime, parce qu'ils ſentoient qu'il ne leur en étoit dû aucune, à moins qu'elle n'eût été ſtipulée dans la Police.

Pothier, *n.* 83, nous apprend que „ les Aſſureurs Anglois „ qui, avant les hoſtilités de 1755, avoient aſſuré pour une „ prime modique pluſieurs de nos Navires, & pluſieurs effets „ de nos Commerçans, ne firent aucune difficulté de payer „ le prix de leur aſſurance, pour les Navires & effets qui, „ depuis les hoſtilités, furent pris par les Corſaires de leur „ Nation ; & ils ne demanderent aucune augmentation de „ prime „.

Cependant le même Auteur parle tout de ſuite de diverſes Sentences de l'Amirauté de Paris, confirmées par Arrêts, qui accorderent aux Aſſureurs une augmentation de prime *proportionnée à l'augmentation des riſques* cauſés par les hoſtilités de 1755, quoique les Polices faites en temps de paix fuſſent pures & ſimples, & ſans aucune clauſe d'augmentation de prime en cas de ſurvenance de guerre. Il obſerve que ce cas eſt un de ceux où l'équité doit faire taire la rigueur des principes.

La Juriſprudence dont parle Pothier ne fut ni adoptée parmi nous, ni même réclamée par nos Aſſureurs Marſeillois, ainſi que je viens de le dire.

§. 4. Paix de 1763.

Lors de la paix publiée en 1763, les déciſions prononcées *proprio motu* par les Arrêts du Conſeil d'Etat ci-deſſus rapportés, ne furent point renouvellées. Les hautes primes ſtipulées en temps de guerre, ne reçurent aucune atteinte.

Pothier, *n.* 86, prétend que les raiſons qui avoient porté les

Juges à augmenter la prime dans le cas de guerre ſurvenue, *ne paroiſſoient pas militer* pour la faire diminuer dans le cas du retour d'une paix imprévue. Valin, *art.* 7, *h. t.*, *pag.* 48, s'efforce de trouver une diſparité entre ces deux cas.

Je n'en trouve point. Si dans le premier cas on augmente la prime, on doit la diminuer dans le ſecond; *& vice versâ.* Je ne vois pas pourquoi Valin & Pothier prennent l'inverſe des Arrêts du Conſeil. Les choſes devroient du moins être égales. Mais juſqu'à ce que nous ayons une loi nouvelle ſur cette matiere, je crois qu'on doit s'en tenir au droit commun; d'autant mieux qu'il dépend des Parties de prévoir dans la Police le cas de paix ou de guerre.

La Formule imprimée de Nantes porte : *qu'en cas de guerre, hoſtilités, ou repréſailles avec quelque Puiſſance maritime avant l'arrivée du Navire, la prime ſera augmentée au cours de la Place.* On auroit dû ajouter, qu'elle ſeroit diminuée en cas de paix.

Dans la Formule de Marſeille, on ne trouve rien de pareil; & notre Juriſprudence a toujours été de s'en tenir ſur ce point, au pacte du Contrat, ſans y ſuppléer par des motifs d'une équité verſatile.

Sous prétexte que les conventions doivent être entendues *rebus ſic ſtantibus*, il n'eſt pas permis de s'en écarter, lorſqu'il s'agit d'un événement qu'on a prévu ou pu prévoir. L'Ordonnance met l'événement de *guerre* à la charge des Aſſureurs, qui s'y ſoumettent par cela ſeul qu'ils ne l'exceptent point; d'autant mieux que ce cas eſt exprimé dans la Formule d'Aſſurance.

SECTION V.

De la Clauſe qu'*en cas de guerre ou hoſtilités, la Prime ſera augmentée.*

Le défaut de ſtipulation du pacte *en cas de guerre*, n'avoit occaſionné parmi nous aucun procès au ſujet du taux de la prime, & la ſtipulation de ce pacte fit naître des queſtions neuves, & ſuſcita les plus grands débats. Ce qui ſembloit devoir maintenir la paix entre Concitoyens, ne ſervit qu'à répandre la diſcorde !

§. 1. Hoſtilités de 1755.

Les voies de fait commiſes par les Anglois en 1754 aux environs de la belle Riviere, rendirent nos Négocians attentifs à pourvoir, autant qu'il étoit poſſible, à la ſureté de leur commerce. On commença dès-lors à ſtipuler que la prime ou le change maritime, ou le nolis, ſeroient augmentés *en cas de guerre*, & les plus ſpéculatifs inſérerent dans les Contrats la clauſe : *en cas de guerre, hoſtilités ou repréſailles.*

Le 8 Juillet 1755, *l'Alcide* & *le Lis* furent pris ; & bientôt l'une & l'autre mer furent infeſtées d'Eſcadres Angloiſes qui s'emparerent de nos Vaiſſeaux marchands.

Pluſieurs procès furent la ſuite de ce renverſement d'ordre ; & l'on ne ſavoit comment caractériſer un pareil brigandage.

Etoit-ce une *guerre* ? Mais, d'après les principes du droit des gens, la guerre eſt celle qu'une Nation déclare à l'autre d'une maniere publique & ſolemnelle.

Etoit-ce des *hoſtilités* ? Mais les hoſtilités ſont les effets d'une guerre déclarée. *Hoſtilitas, ab hoſte.*

Etoit-ce un *Arrêt de Prince ?* Mais l'Arrêt de Prince eſt incompatible avec la violence & l'eſprit de déprédation.

Etoit-ce des *pirateries ?* Oui, c'étoient des pirateries, mais qui étant faites, non par des expéditions furtives, *non furtivis expeditionibus*, mais avec l'appareil d'une guerre ouverte, *belli more*, (Paterculus, *lib.* 2, *cap.* 22.) devoient être conſidé-

rées comme de véritables actes d'hoſtilité de Nation à Nation. Ce fut alors le cas de dire avec Cicéron, (*Philip.* 8, *cap.* 1.) qu'il n'y a point de milieu entre la paix & la guerre, *inter bellum & pacem medium nihil eſt*; car, comme l'obſerve M. l'Abbé de Mably, *droit public de l'Europe*, *ch.* 1, *pag.* 29, » ce n'eſt pas une déclaration qui conſtitue l'état de guerre » entre deux Peuples; mais les hoſtilités qu'ils commettent » l'un ſur l'autre, & les torts qu'ils ſe font réciproquement ».

Villaret, *tom.* 8, *pag.* 337, nous apprend qu'en 1336 Edouard II. fit publier un ordre de ſaiſir tous les biens des François, & ordonna à l'Amiral d'Angleterre de courir les côtes de France. Philippe de Valois fit expédier de ſon côté des commiſſions pour ſaiſir le Duché de Guienne & le Comté de Ponthieu. Les hoſtilités commencerent de part & d'autre, ſans avoir été précédées d'aucune déclaration de guerre.

D'après ces principes, les Parlemens accorderent par leurs Arrêts, l'augmentation de prime, de nolis & de change maritime: 1°. lorſque cette augmentation avoit été ſtipulée avec la clauſe indéfinie *en cas de guerre*, *hoſtilités ou repréſailles*; 2°. lorſqu'elle avoit été ſtipulée avec la clauſe indéfinie *en cas de guerre*, ou avec celle *en cas de déclaration de guerre*; 3°. lors même que cette augmentation avoit été ſtipulée depuis les hoſtilités connues, & avant la guerre déclarée par le Manifeſt du 18 Mai 1756.

La Sentence rendue par l'Amirauté de Marſeille le 8 Mars 1758, & dont les motifs par moi dreſſés ſe trouvent dans le Commentaire de M. Valin, *art.* 3, *h. t.*, *pag.* 38, fut réformée par Arrêt du Parlement d'Aix au rapport de M. de Boades, le 12 Mai 1759.

Pothier, *n.* 85, rapporte un Arrêt ſemblable du Parlement de Paris. » Quoique l'augmentation de Prime en cas de » déclaration de guerre, dit-il, eût été ſtipulée depuis le com- » mencement des hoſtilités, cette clauſe ne devoit pas être » entendue du cas d'une ſolemnelle déclaration, qui eſt une » choſe indifférente aux Parties contractantes, mais du cas » de la continuation des hoſtilités. *Ce cas étoit un cas futur*

» *& incertain*, qui a pu être l'objet de la clauſe, parce » qu'au tems de la Police, on pouvoit encore eſpérer que les » Puiſſances s'arrangeroient, & que les hoſtilités ne continue- » roient pas ».

Lors de la guerre de 1755, on avoit diſtingué les époques des hoſtilités dans chaque mer; & l'on n'accordoit l'augmentation ſtipulée qu'à l'égard des Navires, qui depuis chaque époque s'étoient trouvés en riſque. Les Négocians de Nantes & ceux de Bourdeaux avoient dreſſé à ce ſujet une eſpece de Tarif ou de Réglement.

§. 1. Guerre de 1778.

La guerre de 1778 fit revivre les mêmes idées. Les Négocians de Nantes & de Bourdeaux tâcherent de fixer par de nouveaux Réglemens l'époque des hoſtilités dans chaque parage.

Mais ces Réglemens n'ayant pas force de Loi, il s'éleva une foule de procès parmi les Négocians de Marſeille, au ſujet du pacte d'augmentation de Prime *en cas de guerre.*

Le 5 Avril 1779, Sa Majeſté écrivit à M. l'Amiral, la lettre ſuivante.

» Mon Couſin; je ſuis informé » qu'il s'eſt élevé des doutes ſur » l'époque à laquelle doit être » fixé le commencement des hoſ- » tilités, & qu'il pourroit réſulter » de cette incertitude, des conteſ- » tations préjudiciables au Com- » merce. C'eſt pour les prévenir » que j'ai jugé néceſſaire de vous » expliquer plus particuliérement ce » que je vous ai déja fait aſſez con- » noître par ma Lettre du 10 Juillet. » Je vous charge en conſéquence de » mander à tous ceux qui ſont ſous » vos ordres, que c'eſt l'inſulte faite » à mon Pavillon par l'Eſcadre An- » gloiſe, en s'emparant, le 17 Juin » 1778, de mes Frégates *La Licorne* » *& La Pallas*, qui m'a mis dans » la néceſſité d'uſer de repréſailles; » *& que c'eſt de ce jour 17 Juin* » 1778, *que l'on doit fixer le com-* » *mencement des hoſtilités* commiſes » contre mes Sujets par ceux du » Roi d'Angleterre. Et la préſente » n'étant à autre fin, je prie Dieu, » mon Couſin, qu'il vous ait en » ſa ſainte & digne garde. Fait à » Verſailles le 5e. jour du mois » d'Avril, l'an de grace 1779, & » de notre regne le cinquieme. Signé » *Louis*, & plus bas, *de Sartine* ».

Cette déciſion étoit préciſe. On continua cependant à plaider. On diſoit que l'augmentation de Prime devoit être le prix de

l'augmentation du péril ; que tel avoit été l'eſprit du pacte ſtipulé, toujours relatif à la nature du Contrat ; que le 17 Juin 1778, les Anglois n'avoient encore apporté aucun trouble à notre navigation ; & que la permiſſion de courir ſur les Navires François, n'avoit été publiée à Londres que le 29 Juillet ſuivant &c.

Arrêt du Parlement d'Aix, rendu le 19 Juillet 1779 au rapport de Mr. de Balon, (confirmatif de la Sentence de notre Amirauté), qui donne gain de cauſe aux Aſſureurs ſur le Vaiſſeau *Le Maréchal de Briſſac*, & qui „ faiſant droit „ au requiſitoire du Procureur Général, ordonne, par forme „ & maniere de Réglement, que les hoſtilités donnant lieu „ à l'augmentation des Primes d'Aſſurance convenues pour le „ cas de guerre, *ſeront & demeureront fixées au 17 Juin* 1778 ; „ & qu'au moyen de ce, toute augmentation de Prime d'Aſ- „ ſurance déterminée dans le Contrat, & ſubordonnée aux „ cas de déclaration de guerre, hoſtilités ou repréſailles, ſera „ dûe depuis cette époque pour tous les Navires ſur leſ- „ quels leſdites Aſſurances auront été faites ; & quant aux Aſ- „ ſurances des Navires arrivés à leur deſtination après le 17 „ Juin 1778, à raiſon deſquelles il aura été convenu de „ ſuivre, pour l'augmentation deſdites Primes, le taux de la „ Place, ladite augmentation ſera fixée & réglée ſuivant ledit „ taux par la Chambre du Commerce de Marſeille : Or- „ donne en outre que le préſent Arrêt ſera imprimé, affiché, „ & publié dans cette Ville, celle de Marſeille, & par-tout „ où beſoin ſera, & que copies collationnées d'icelui ſeront „ expédiées au Procureur Général, pour être envoyées aux „ différentes Sénéchauſſées & Amirautés de la Province, pour „ y être lu, publié & enrégiſtré : Enjoint aux Subſtituts du „ Procureur Général d'y tenir la main, & d'en certifier ; & „ qu'il en ſera pareillement envoyé un exemplaire à la Chambre „ du Commerce de Marſeille, pour être enrégiſtré dans les „ Regiſtres de ladite Chambre. Publié à la barre du Parle- „ ment de Provence, ſéant à Aix, le 19 Juillet 1779. *Signé*, „ de Regina „.

On ſe pourvut au Conſeil en caſſation de cet Arrêt de Réglement, qui terminoit une foule de procès de même nature.

Les Aſſurés & les Aſſureurs ſe ſyndiquerent reſpectivement. Leurs Députés ſe rendirent à la Cour. La queſtion fut de nouveau diſcutée. L'augmentation des Primes, que les Aſſureurs demandoient, formoit l'objet de plus d'un million. Ceux-ci continuoient d'alléguer, avec une juſte confiance, la lettre écrite par Sa Majeſté.

Les Aſſurés diſoient : „ Ce n'eſt point un acte de légiſ-
„ lation que cette lettre. Les formes ſolemnelles que le Lé-
„ gislateur emploit pour faire connoître ſa volonté, ne per-
„ mettent pas de ſuppoſer que la lettre écrite à M. l'A-
„ miral puiſſe devenir une loi dans la déciſion des conteſta-
„ tions particulieres. D'ailleurs, il eſt vrai que les hoſtilités
„ des Anglois remontent juſqu'au 17 Juin ; mais ce ſont des
„ hoſtilités contre le Pavillon Royal ; la lettre même ne cite
„ en effet que l'attaque de *la Belle-Poule*, & la rétention
„ des Frégates *la Licorne* & *la Pallas*. Nulle entrepriſe contre
„ la Marine Marchande ; il pouvoit être utile dans les vues
„ politiques du Gouvernement, de donner à connoître à
„ l'Europe l'origine des troubles qui s'annonçoient, & l'é-
„ poque où les Anglois avoient porté la premiere at-
„ teinte aux Loix du droit des gens ; mais, encore une
„ fois, l'intention du Roi n'a été, ni pu être de donner
„ des regles aux conteſtations qui diviſoient ſes Sujets com-
„ merçans (*) &c.

Nonobſtant toutes les raiſons alléguées pour les Négocians-Aſſurés, leur Requête fut rejettée par Arrêt du Conſeil, rendu en Février 1780.

Il a donc été décidé de la maniere la plus ſolemnelle, que

(*). Conſultation de Mrs. Target, Laget-Bardelin, Babille & Tronchet.

le pacte d'*augmentation de Prime en cas de guerre*, eſt vivifié dès le moment de la premiere hoſtilité caractériſée, ſans diſtinction des lieux.

La choſe peut, en certains cas, paroître dure ; mais le bien public exige qu'il y ait une regle fixe qui prévienne les litiges. On ſe rappelloit de la multitude de procès que la même queſtion avoit fait naître lors de la précédente guerre. Il étoit donc de la ſageſſe de Sa Majeſté de couper la racine à de pareilles altercations toujours fatales au Commerce. Les inconvéniens de détail n'arrêtent jamais le Légiſlateur ; & comme l'obſerve Mr. d'Agueſſeau, *tom.* 9, *pag.* 641, „ on n'a jamais douté que les regles les plus ſimples & les plus „ exemptes d'abus & de conteſtations, ne ſoient toujours les „ plus convenables pour l'intérêt du Commerce, & de tous „ les Négocians „.

SECTION VI.

Du paiement de la Prime.

§. 1. En quel tems la Prime doit-elle être payée ?

L'étymologie du mot indique que la *Prime* doit naturellement être payée lors de la ſignature même de la Police.

„ La Prime ou coût de l'Aſſurance *ſera payée en ſon entier* „ *lors de la ſignature de la Police*, dit l'art. 6, *h. t.* „

L'Edit du mois de Janvier 1777, art. 7, défend aux Courtiers de Marſeille *de faire aucune Aſſurance, que la Prime ne ſoit payée en ſon entier, lors de la ſignature de la Police.* Mais la Déclaration du 25 Octobre ſuivant, *art.* 10, corrige cette diſpoſition concernant „ le paiement des Primes d'Aſſurance, qui ſera réaliſé, eſt-il dit, conformément audit „ Edit, ou payé ſuivant les Conventions qui auront été „ faites entre l'Aſſureur & l'Aſſuré par la police d'Aſſurance „.

En effet, ſuivant l'art. 3, *h. t.*, les polices d'Aſſurance ſont ſuſceptibles

ſuſceptibles de *toutes les conditions dont les Parties voudront convenir ;* pourvu toutefois que l'eſſence du Contrat & les Loix prohibitives ne ſoient point violées.

Si la Police ne renferme ni délai, ni condition au ſujet du paiement de la Prime, l'Aſſureur eſt en droit de le demander ſur le champ. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 359. Pothier, *n.* 191.

Si la Police ne renferme aucun délai.

Valin, *art.* 6, *h. t.*, *pag.* 44, dit qu'à la Rochelle » & » en beaucoup d'autres Places, la Prime ne ſe paye qu'après » la ceſſation des riſques, c'eſt-à-dire, après qu'elle eſt ac- » quiſe ſans retour ; & cela, ajoute-t-il, eſt tellement » d'uſage, qu'il n'eſt pas néceſſaire de l'exprimer dans la » Police ».

A Marſeille, la Prime doit être payée ſans délai, à moins qu'il n'y ait pacte contraire. Telle eſt la regle établie par la Déclaration de 1777 que je viens de citer, & par le droit commun. *In omnibus obligationibus in quibus dies non ponitur, præſenti die debetur.* L. 14, ff. *de reg. jur.*, §. 2, *inſt. de verb. oblig.*

Si la Police renferme un délai, la Prime ne pourra être demandée qu'après le temps preſcrit. Stypmannus, *d. loco*, *n.* 381. Pothier, *n.* 191.

Si elle renferme un délai.

En diverſes Places, il eſt d'uſage que les Aſſurés font des billets de Prime aux Aſſureurs. Pothier, *n.* 81.

Billets de Prime.

A Marſeille on fait ſouvent de pareils billets, ils n'operent pas novation. *Infrà ſect.* 8 & 9.

En temps de guerre, comme les Primes ſont hautes, il eſt aſſez d'uſage de ſtipuler qu'elles ſeront *compenſées en cas de perte.* On les paye après le riſque fini. Pothier, *n.* 191.

§. 2.
Pacte que la Prime ſera compenſable en cas de perte.

Le même Auteur, *n.* 163, 178 & 191, parle du pacte par lequel on eſt convenu » qu'en cas de perte, la ſomme » aſſurée ſera payée en entier ſans aucune déduction de Prime, » *laquelle ne ſera dûe qu'en cas d'heureuſe arrivée du Vaiſ-* » *ſeau* ».

Pacte que la prime ne ſera dûe qu'en cas d'heureuſe arrivée.

Ce pacte répond à-peu-près à celui par lequel on fait aſ-

ſurer la Prime & Primes des Primes. Il eſt vrai qu'en cas de ſiniſtre l'Aſſureur payera l'entiere perte ſans déduction, ni récompenſe ; mais la Prime qu'il eût gagnée en cas d'heureuſe navigation, avoit été portée à un taux relatif au double riſque auquel il s'étoit volontairement expoſé.

Cette eſpece d'Aſſurance eſt licite, ainſi qu'on le voit par la doctrine de Roccus, *not.* 4, & de tous les Auteurs qu'il cite.

Elle eſt appellée *conditionnelle*, en ce que l'obligation reſpective tant de l'Aſſuré que de l'Aſſureur, dépend alors de l'événement. *Conditionalis quandò nimirùm contrahentes adjectâ certi alicujus loci, temporis & caſûs conditione, deflectunt à communi contractûs hujus conſuetudine : quæ facit, ut antè ejus eventum neutra pars obligetur ; ſed tunc demùm ubi extiterit.* Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 13.

§. 3. Novation.

Si la Police porte que la Prime a été *reçue*, il y a novation, quoique le paiement n'en ait pas été effectif, & que la ſomme ait été paſſée en compte courant. C'eſt alors une dette ordinaire & purement chirographaire. Decormis, *tom.* 2, *pag.* 1204. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 512. Roccus, *not.* 69 & 83.

Vide le Chapitre ſuivant, *Sect.* 6, où je parlerai de l'ancien uſage introduit par nos Courtiers, qui moyennant l'énonciation *reçu la Prime*, devenoient débiteurs de la Prime envers les Aſſureurs & Créanciers de cette même Prime envers les Aſſurés. Cette eſpece de virement opéroit novation. La Prime ceſſoit d'être dûe comme Prime. Elle étoit dûe comme argent fourni ou à fournir par le Courtier.

§ 4. Celui qui ſe fait aſſurer pour compte d'un autre, doit perſonnellement la Prime.

Le Commiſſionnaire qui ſe fait aſſurer pour compte d'autrui, eſt obligé en ſon propre & privé nom, de payer la Prime ; parce qu'on ne connoît que lui, & qu'on ſuit la foi de lui ſeul. Tel eſt l'uſage des Places de Commerce, ainſi qu'on le verra plus au long, *infrà ch.* 5, *ſect.* 4.

SECTION VII.

Le défaut de paiement de la Prime, annulle-t-il l'Aſſurance?

Cette queſtion eſt beaucoup agitée dans nos Livres. Le Réglement de Barcelonne, (*art.* 355 *du Conſulat*) décide que les Aſſurances *n'auront aucune efficace ou valeur, juſqu'à ce que le prix en ſoit entiérement payé.*

§. 1. Si la prime devoit être payée comptant.

Divers Auteurs ſe fondant ſur ce Texte, diſent en général que le défaut de paiement de la Prime de la part de l'Aſſuré, rend l'Aſſurance nulle. Roccus, *not.* 83. Kuricke, *diatr.*, *n.* 15, *pag.* 836. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 138.

Ces Auteurs ſuppoſent ſans doute que l'Aſſurance a été faite, *à condition* que la Prime ſeroit payée comptant. Les Aſſureurs ſont alors fondés à ſe pourvoir en Juſtice, pour faire condamner l'Aſſuré à remplir ſon obligation *celeri præſtatione*, ſous peine d'être déchu de l'Aſſurance.

Dans le cas de la vente faite *non habitâ fide de pretio*, c'eſt-à-dire, pour le comptant, le vendeur non payé du prix, eſt en droit de revendiquer ſa choſe : *Si non abii in creditum, dicendum eſt vindicare me poſſe. L.* 5, §. 18, ff. *de trib. act.* Il doit en être de même en matiere d'Aſſurance, lorſque la Prime ſtipulée comptant n'a pas été acquittée ; les Aſſureurs ſeroient fondés pendant le cours du riſque, à requérir le réſiliment du Contrat.

§. 2. Si on a donné terme.

Mais ſi la Prime a été atermoyée, *ſi abii in creditum*, le défaut de paiement au tems convenu ne donne pas lieu au réſiliment de l'Aſſurance. Telle eſt la Doctrine de Stypmannus, *part.* 4, *ch.* 7, *n.* 536, *pag.* 474. On pourra ſeulement ſe pourvoir en Juſtice, pour obtenir l'adjudication de la ſomme dûe, en conformité de la diſpoſition du droit commun. *L.* 21, *C. de pactis. L. L.* 6 *&* 33, *C. de tranſact. Ibiq.* Cujas.

Si dans le lieu où le Contrat a été paſſé, il eſt d'uſage que les Aſſureurs qui n'ont pas été payés de la Prime au

temps convenu, ceſſent de répondre du ſiniſtre, on doit prononcer la nullité de la Police, ſans s'arrêter à la diſpoſition du droit commun. *Num, ſcilicet, ſi Aſſecuratus præmium, ſive periculi pretium realiter non perſolverit, ad damni ſubſecuti emendationem obligatus ſit Aſſecurator? Non tàm ex regulis juris communis, aut naturâ contractûs, aut etiam alterius cujuſque ſtylo & conſuetudine, quàm obſervantiâ iſtius loci in quo lis movetur, decidendam arbitror.* Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 16.

§. 3. Pacte que l'Aſſurance ſera réſiliée, *ſi la prime n'eſt pas payée au tems convenu.*

Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 179, poſe le cas d'une Prime ſtipulée à tant par mois, *à condition que ſi le mois n'eſt pas payé d'avance, le riſque finira.* Il décide que ce pacte eſt légitime.

Cette doctrine eſt conforme aux vrais principes du droit: *Dies interpellat pro homine. Mora conventionalis purgari non poteſt.*

§. 4. Si l'Aſſuré, à qui on a donné terme, fait faillite.

Valin, *art.* 20, *h. t.*, & Pothier, *n.* 116, parlent de la faillite de l'Aſſuré à qui on avoit donné terme pour le paiement de la Prime. Ils diſent que ſi l'Aſſurance eſt faite *ſur retour*, les Aſſureurs *auroient mauvaiſe grace* de ſe plaindre du défaut de paiement de la Prime, attendu le privilege qui leur compete ſur la choſe aſſurée; mais qu'il n'en eſt pas de même des Aſſurances faites *pour l'aller.*

Je ne trouve aucune différence légale entre ces deux cas; & d'ailleurs, malgré l'heureux retour du Navire, le privilege ſur la choſe aſſurée, peut devenir illuſoire.

Je crois que ſi l'Aſſuré, débiteur de la Prime, fait faillite, les Aſſureurs ſont en droit de requérir, ou qu'on leur donne caution, ou que le Contrat ſoit réſilié: car ſi l'Aſſuré peut demander le réſiliment de l'Aſſurance, en cas de faillite des Aſſureurs, ainſi que je le dirai *infrà ch.* 8, *ſect.* 16, il eſt juſte que ceux-ci puiſſent réclamer la même regle en cas de faillite de l'Aſſuré, débiteur de la Prime, attendu que la loi doit être égale. *Suprà ch.* 1, *ſect.* 5, §. 3.

SECTION VIII.

Prime dûe à l'Aſſureur qui fait faillite, eſt-elle compenſable avec la perte?

En 1780, M. Gignoux & moi fûmes nommés Arbitres pour décider la queſtion, ſi les Primes dûes à l'Aſſureur qui fait faillite, ſont compenſables avec les pertes dûes par lui-même.

Nous fûmes d'avis qu'il falloit diſtinguer deux cas principaux.

Premier cas. Lorſque la perte & la Prime ſont reſpectivement dûes en vertu de la même police, & que l'obligation de l'Aſſuré dérive du même Contrat, les deux points ſe rapprochent & s'abſorbent proportionnellement l'un dans l'autre.

La Prime, qui eſt le prix du péril, avoit été promiſe à l'Aſſureur; & celui-ci avoit promis de payer la perte. Il ne la paie pas à cauſe de ſa faillite. L'Aſſuré ſe trouvant fruſtré, & comme évincé de la promeſſe à lui faite, eſt en droit de retenir le prix de la choſe évincée. Ce n'eſt pas ici une compenſation, mais bien une rétention pour cauſe de garantie & de gage; & cette rétention doit avoir lieu, ſans conſidérer ni l'époque de la faillite, ni celle du ſiniſtre. On peut alléguer à ce ſujet la Loi 13, §. 8, ff. *de act. empt. Ibiq.* Cujas. La Loi 31, §. 8, ff. *de ædilit. edict.* La Loi 22, ff. *de hæred. vendit.* La Loi 14, §. 1, ff. *de furtis*, qui décident qu'avant la tradition, le vendeur peut retenir, *comme en gage*, la choſe vendue, juſqu'à ce qu'il ſoit payé du prix dont le terme eſt échu.

L'exception dérive alors de l'action même: car s'il m'eſt permis d'agir, je puis à plus forte raiſon écarter la demande formée contre moi: *Juri convenit ut cui datur actio, ei multò magis detur exceptio.* Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 495, *pag.* 471. L. 156, §. 1, ff. *de reg. juris.*

Si à l'époque de la faillite de l'Aſſureur, le Navire eſt encore en riſque, le droit de rétention dont je viens de parler, compete également à l'Aſſuré, ainſi qu'on le verra *infrà ch.* 8, *ſect.* 16.

Second cas. Lorſqu'il s'agit de divers riſques : par exemple, d'un côté, le failli me doit une perte pour un Navire pris par les ennemis, & de l'autre, je lui dois des Primes pour d'autres Navires arrivés à bon port. Y a-t-il lieu à la compenſation ? Il faut alors ſe diriger par les regles du droit commun.

La compenſation eſt l'acquittement réciproque entre deux perſonnes qui ſe trouvent débiteurs l'un de l'autre. Elle opere deux paiemens, ou plutôt elle évite le circuit de deux paiemens effectifs entre les mêmes perſonnes, qui par ce moyen ſe trouvent ſatisfaites l'une envers l'autre, juſqu'à la concurrence de la dette moindre.

Cette eſpece de paiement eſt ſi favorable, qu'il s'opere par le ſeul miniſtere de la Loi. *Placuit inter omnes id quod debetur, ipſo jure compenſari.* L. 21, ff. *de compenſ.* L. *ult.* C. *eod.* &c.

Mais pour que la compenſation ait lieu, il faut que les dettes reſpectives ſoient perſonnelles aux deux Parties.

Il faut qu'elles ſoient liquides, c'eſt-à-dire, exemptes de conditions, & de toute exception légitime. L. 14, ff. *de compenſ.* L. *ult.* C. *eod.*

Il faut qu'elles ſoient échues. *Quod in diem debetur, non compenſabitur antequàm dies venit, quamquàm dari oporteat.* L. 7, ff. *eod.* Soulatges, *pag.* 256. Pothier, *des Oblig.*, *n.* 627.

Ce n'eſt pas tout : il faut de plus que les deux dettes ſoient liquides & échues dans un tems utile, entre perſonnes capables de payer & de recevoir. Si avant l'échéance du terme ou de la condition, l'une des Parties a fait faillite, dès-lors l'intérêt du tiers s'oppoſe à toute compenſation. L'événement ultérieur de la condition & du terme reſte ſans vertu. La faillite ſurvenue eſt un milieu qui empêche les deux extrêmes de ſe joindre. Telle eſt la Doctrine de nos Auteurs, & la Juriſ-

prudence conſtante des Arrêts. Caſaregis, *diſc.* 135, *n.* 8, & *diſc.* 208, *n.* 9. Ferriere, *cout. de Paris*, *tom.* 2, *pag.* 91, *n.* 10. Savary, *parere* 39, *pag.* 316. Catelan, *tom.* 2, *pag.* 453. Bezieux, *pag.* 197. Fromental, *pag.* 87. *Actes de Notoriété de Mrs. les Gens du Roi*, *pag.* 123 & 127.

D'après ces principes, il eſt facile de ſe décider ſur les diverſes hypotheſes, compriſes dans le ſecond cas poſé.

1°. Si le paiement de la perte & celui des Primes ſe ſont trouvés reſpectivement échus avant la faillite, la compenſation a lieu.

2°. La compenſation n'a pas lieu, ſi à l'époque de la faillite, le Navire étoit encore en riſque, ou que le ſiniſtre ne fût pas encore connu.

3°. Elle n'a pas lieu, ſi à l'époque de la faillite, les créances reſpectives n'étoient pas échues, ou que l'une ne l'eût pas encore été.

4°. L'exigibilité avant le terme, opérée par la faillite, ne donne pas ouverture à la compenſation, laquelle ne peut ſe faire au préjudice du tiers, & à laquelle cette même faillite s'oppoſe.

Infrà ch. 18, *ſect.* 1.

SECTION IX.

Hypotheque & Privilege de la Prime.

L'Ordonnance ayant ſuppoſé que la Prime ſeroit payée comptant lors de la ſignature même de la police, l'Aſſureur non payé de la Prime ne fut point placé parmi les Créanciers, dont les rangs & préférences ſont déterminés par les articles 16 & 17, *tit. de la ſaiſie des Vaiſſeaux.*

De ce ſilence, on a ſouvent voulu conclure que l'Aſſureur, créancier de la Prime, n'avoit aucun privilege : parce que, dit-on, la matiere des privileges eſt de droit étroit ; il faut qu'ils ſoient expreſſément déférés par la Loi, & il n'eſt jamais

permis de les étendre d'un cas à l'autre, ni par égalité, ni par majorité de raiſon.

Mais on doit conſidérer que la Prime des Aſſurances eſt compriſe dans les frais d'armement ou de facture, (Cleirac, *pag.* 237, 318, 323 & 363); elle fait donc en quelque maniere partie de la choſe aſſurée, qui, par ce moyen, eſt préſumée valoir davantage. Par conſéquent le privilege que l'Ordonnance accorde au Vendeur ou Fourniſſeur de la choſe, doit être rendu commun à l'Aſſureur, créancier de la Prime.

Ainſi jugé par Arrêt du 21 Mai 1760, au rapport de Mr. de Mons, au profit de Barthelemi Benza, pour qui j'écrivois, contre les créanciers de Jean-André B**.

Autre Arrêt du 21 Juin 1776, au rapport de Mr. de Saint-Martin, en faveur du ſieur Lazare Ollive, qui lui accorda privilege pour le montant *des billets de Prime* dont il étoit porteur. Arrêt ſemblable du 9 Avril 1777.

Cependant par une Sentence rendue le 31 Décembre 1776, dans la faillite de Paſcal E**. notre Tribunal Conſulaire, au lieu de ſe borner à prononcer ſur le procès qu'il avoit à juger, déclara que *les polices d'Aſſurance n'ont aucun privilege légal ſur les effets aſſurés.* Cela eſt vrai, ſi les effets aſſurés ne ſe trouvent pas en nature entre les mains du débiteur de la Prime, ou au pouvoir de la maſſe de ſes créanciers; mais dans le cas contraire, le privilege ne doit pas être refuſé à l'Aſſureur, lequel, par les riſques dont il s'eſt chargé, a donné le mouvement & la vie à l'expédition maritime. Valin, *art.* 20, *h. t.*, *pag.* 62. Pothier, *n.* 192.

Dans la Formule de Nantes, on trouve une clauſe par laquelle l'*Aſſuré oblige ſpécialement les choſes aſſurées.*

Vid. Traité du Contrat à la Groſſe, ch. 12, *ſect.* 4.

Indépendamment du privilege dont je viens de parler, les Aſſureurs ont, pour le paiement de la Prime, une hypotheque générale ſur les biens de l'Aſſuré, ſi la police a été reçue par Courtier ou Notaire.

L'Arrêt rendu en faveur du ſieur Ollive, & que je viens de rapporter, décida que cette hypotheque ou ce privilege ne

ne ſont pas anéantis par les billets *valeur en Prime* que l'Aſſuré a remis aux Aſſureurs, ſoit parce que la police d'Aſſurance, qui eſt le titre commun des Parties, n'eſt point cancellée, (*vide infrà ch.* 18, *ſect.* 4); ſoit parce que la novation ne s'opere ni par le nouveau délai accordé au débiteur, ni par la nue réitération du titre. Pothier, *des Obligations*, *n.* 594. Soulatges, *ch.* 7, *pag.* 272 *& ſuivant.*

SECTION X.

La Prime peut-elle conſiſter en autre choſe qu'en une ſomme déterminée?

Dans l'uſage, la Prime conſiſte en une ſomme d'argent promiſe ou comptée : mais rien n'empêche de ſtipuler, par exemple, qu'on ſera Aſſureur, à condition qu'on aura une telle portion du net produit de la choſe aſſurée, ſi elle arrive à bon port, & qu'on payera la valeur primitive du total, ſi elle ſe perd.

Ce pacte renferme un double Contrat; celui d'Aſſurance, & celui de ſociété. La choſe chargée dans le Navire, forme la part de l'un des Aſſociés, & le péril forme la part & la miſe en fonds de l'autre. *Quod de operâ dicitur, idem & de labore ac periculo navigationis & ſimilibus intelligi debet.* Vinnius, §. 2, *inſt. de ſocietate.*

L'Ordonnance dit que la Prime eſt *le prix* pour lequel on prend le péril ſur ſoi, & qu'elle eſt *le coût* de l'Aſſurance. Peu importe que ce prix ou récompenſe ſoit en argent ou en toute autre choſe. Il ſuffit qu'un bénéfice certain ou eſpéré contre-balance les riſques maritimes dont on ſe rend reſponſable.

Il eſt vrai que le prix de la vente doit conſiſter en une ſomme de deniers que l'acheteur paye, ou s'oblige de payer au vendeur : *Pretium in numeratâ pecuniâ conſiſtere debet.* S'il

conſiſte en toute autre choſe, c'eſt un Contrat d'échange. §. 2, *inſt. de empt.* L. 7. C. *de permut.* Pothier, *Traité des ventes*, *n.* 30.

Mais il ſuffit que l'Aſſureur reçoive une indemnité ou récompenſe telle quelle ſoit, au ſujet des périls dont il ſe rend garant, pour que le Contrat ſoit un véritable Contrat d'Aſſurance; à moins qu'on ne diſe que c'eſt alors un Contrat *ſans nom*, ce qui nous jetteroit dans les ſubtilités des Docteurs Italiens.

Pothier, (*n.* 81) qui a très-bien ſaiſi l'eſprit du Contrat d'Aſſurance, dit qu'il eſt de l'eſſence de ce Contrat, qu'il y ait *quelque choſe* que l'Aſſuré donne, ou s'oblige de donner à l'Aſſureur pour le prix des riſques dont celui-ci ſe charge; mais il n'eſt pas abſolument néceſſaire que ce *quelque choſe* conſiſte en argent.

Le noliſement n'eſt pas moins un Contrat de noliſement, quoique le fret ſoit payé en toute autre choſe qu'en deniers. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 10, *n.* 114.

S'il falloit s'arrêter à la ſubtilité du droit, & ſuppoſer que l'Aſſurance, dont la Prime ne conſiſte pas en une ſomme d'argent, n'eſt pas proprement un Contrat d'Aſſurance, du moins faudroit-il convenir que c'eſt un Contrat équipollent à l'Aſſurance, & produiſant les mêmes obligations.

Vid. Tr. du Contrat à la groſſe, ch. 3, *ſect.* 1.

SECTION XI.

Aſſurances ſans ſtipulation de Prime.

J'ai dit ci-deſſus, que la prime eſt de l'eſſence du Contrat d'Aſſurance. D'où il ſuit que ſi, ſans ſtipuler pour ſoi ni prime, ni avantage quelconque, on ſe rendoit reſponſable de l'heureuſe navigation, ce ſeroit une garantie gratuite, & une donation conditionnelle.

Il eſt vrai que le Roi paroît ne ſtipuler aucune prime,

lorſqu'il ſe rend Aſſureur des Navires marchands qu'il prend à ſon ſervice ; mais il s'en indemniſe ſur le taux du nolis, qui ſeroit plus haut, ſi les propriétaires n'avoient pas le Roi pour Aſſureur. L'Aſſurance promiſe par le Prince eſt un pacte de l'affrétement, & on y trouve une prime implicite.

Je crois donc que Barbeirac ſur Puffendorf, *liv.* 5, *ch.* 9, §. 8, ſe trompe, lorſqu'il dit que l'Aſſurance, dont il eſt parlé dans Tite-Live & dans Suetone, étoit *purement gratuite*. Car la République auroit payé un nolis plus fort, ſi elle n'eût pas pris ſur ſoi les périls de la mer. Et d'ailleurs, l'intérêt public étoit la récompenſe des riſques dont elle ſe rendoit reſponſable.

Cependant, ſous prétexte du défaut de ſtipulation ſpéciale de prime, Kuricke, *diatr. de aſſecur.*, *pag.* 829, prétend que la garantie promiſe en pareil cas, étoit autre choſe que ce que nous appellons Aſſurance. *Illud, etſi vim pacti habeat, longè tamen ab aſſecuratione quæ hodie in uſu eſt, diſcrepat; ſiquidem hîc Reſpublica ſola periculum in ſe recipit; cum tamen ex lege aſſecurationum, & aſſecurator ad damnum præſtandum, & aſſecuratus ad periculi pretium, quod præmium vocant, utrinque obligati ſint.*

Mais Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 2, conſidere la choſe bien autrement. *Hunc contractum*, dit-il, *veteribus non planè ignotum fuiſſe, conſtat.* Il ſe fonde ſur les paſſages de Tite-Live & de Suetone, que j'ai rapportés dans ma Préface.

En pareil cas, la prime implicite ſe trouve en quelque maniere *déterminée* par l'enſemble des pactes du Contrat. *Omnia pacta in contractu inſerta, dicuntur pars contractûs & pretii.* Surdus, *dec.* 155, *n.* 10. Caſaregis, *diſc.* 22, *n.* 2. Mornac, *ad L.* 79, ff. *de contrah. empt.*

Au reſte, ſi une Aſſurance étoit faite ſans prime ni implicite, ni explicite, elle ſeroit nulle, à l'exemple de la vente au ſujet de laquelle les Parties n'auroient convenu d'aucun prix. *Sine pretio, nulla venditio eſt.* L. 2, §. 1, ff. *de contrah. empt.*

Il en eſt de même du Contrat de louage, lequel ne peut

exiſter ſans loyer. Le Contrat de Charte-partie ne ſauroit ſubſiſter ſans un fret que l'affréteur s'oblige de payer. Si un Armateur promettoit de tranſporter ſur ſon Navire les marchandiſes de ſon ami, dans un certain lieu, ſans exiger de lui aucun fret, ce ne ſeroit pas un Contrat de louage, ni par conſéquent un Contrat de Charte-partie; ce ſeroit un Contrat de mandat. Pothier, *Traité des Chartes-parties, n.* 7.

Leſſius, *lib.* 2, *cap.* 28, *n.* 24, *pag.* 354, dit: que l'Aſſurance eſt un Contrat par lequel on ſe charge du péril de la choſe d'autrui, ou moyennant un prix, ou gratuitement; & que dans ce dernier cas, c'eſt une promeſſe gratuite: *eſt contractus quo quis alienæ rei periculum in ſe ſuſcipit, obligando ſe, vel gratis, vel certo pretio, ad eam compenſandam ſi perierit. Si gratis hanc obligationem ſuſcipiat, eſt promiſſio gratuita.*

Gibalinus, *lib.* 4, *cap.* 11, *art.* 1, dit auſſi que l'Aſſurance peut ſe faire *gratis, vel certo pretio*; & que ſi elle eſt faite gratuitement, c'eſt une donation: *eritque gratuita quædam donatio.*

Mais la donation ou promeſſe gratuite eſt autre choſe que l'Aſſurance proprement dite. La prime eſt de l'eſſence de ce dernier Contrat. S'il n'y a ni prime ſtipulée, ni prime implicite, il eſt certain, ou qu'il n'y a pas du tout de Contrat, ou que c'eſt un Contrat de toute autre eſpece que celui d'Aſſurance.

Vid. mon Traité des Contrats à la groſſe, ch. 3, *ſect.* 1.

CHAPITRE IV.

DES PERSONNES CAPABLES D'ÊTRE PARTIES dans le Contrat d'Aſſurance.

SOMMAIRE.

SECT. I. *Des Mineurs, des Fils de Famille & des Femmes.*

SECT. II. *Des Eccléſiaſtiques.*

SECT. III. *Des Militaires, des Gentilshommes, & des Docteurs.*

SECT. IV. *Des Magiſtrats, & notamment des Officiers de l'Amirauté.*

§. 1. *Par le Droit romain, le commerce étoit prohibé aux Sénateurs & aux Gouverneurs des Provinces.*

§. 2. *Par les Ordonnances, le commerce eſt prohibé aux Juges & Officiers de Juſtice.*

§. 3. *Le commerce eſt-il prohibé aux Officiers de l'Amirauté?*

SECT. V. *Officiers de la Marine & des Claſſes.*

SECT. VI. *Des Conſuls de la Nation.*

§. 1. *Origine de l'établiſſement des Conſuls de la Nation.*

§. 2. *Pour être Conſul de la Nation, il faut avoir commiſſion du Roi.*

Il faut de plus obtenir le Barat *ou* Exequatur *de la part du Prince dans les États duquel le Conſulat eſt établi.*

§. 3. *L'établiſſement des Conſulats eſt-il du droit des gens?*

§. 4. *Les Conſuls jouiſſent-ils des immunités attribuées aux Ambaſſadeurs?*

§. 5. *Juriſdiction des Conſuls.*

§. 6. *Du Chancelier.*

SECT. VII. *Des Courtiers.*

§. 1. *Défenſe aux Courtiers de faire le commerce.*

§. 2. *Abus qu'on reprochoit aux Courtiers de Marſeille.*

§. 3. *Suppreſſion du Corps des Courtiers de Marſeille.*

SECT. VIII. *Des Étrangers du Royaume.*

§. 1. *Il eſt permis aux Étran-*

gers d'assurer & de se faire assurer.
§. 2. *Notre Ordonnance a-t-elle force de loi au sujet des Assurances faites dans le Pays étranger ?*
§. 3. *Caution* judicatum solvi.
SECT. IX. *Des Sujets d'une Puissance ennemie.*

» PErmettons (dit l'art. 1er, h. t.) *à tous nos sujets, d'as-*
» *surer & faire assurer* dans l'étendue de notre Royaume,
» les Navires, marchandises & autres effets qui seront trans-
» portés par mer & rivieres navigables ».

Pothier, *n.* 91, observe sur cet article, qu'il n'y a que les personnes capables de contracter qui puissent être parties en leur nom dans les Contrats d'Assurance ; & il renvoit à son excellent Traité *des obligations.*

Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 17, dit : que pour l'ordinaire, l'Assurance se contracte entre Négocians ; mais qu'il est loisible aux autres personnes, de quelque état qu'elles soient, de devenir Assurés ou Assureurs : *admittit tamen quandoque, si usus postulat, reliquos etiam cujuscumque ordinis homines.*

SECTION I.

Des Mineurs, des Fils de famille, & des Femmes.

§. 1. Mineurs.

Pothier, *n.* 91, *h. t.* dit que » les Mineurs qui *sont Mar-*
» *chands de profession*, peuvent être parties dans un Contrat
» pour faire assurer les effets de leur commerce ». Cela n'est pas douteux.

Il ajoute que » les Mineurs peuvent y être aussi parties,
» comme Assureurs, *s'ils font le commerce d'Assurance* ».

Ces derniers mots ont besoin d'être expliqués. Le commerce d'Assurance commence par un premier acte ; & parmi nos Négocians, on ne connoît ni maîtrise, ni jurande, ni inscription *in albo*

mercatorum. Or, le Mineur qui, pour la premiere fois, aura ſigné une Police d'Aſſurance, pourra-t-il s'en faire relever ſous prétexte de minorité ?

Il eſt vrai qu'un ſeul acte de commerce ne rend pas Négociant. Il faut avoir acquis cette qualité par une ſuite d'affaires mercantilles, & par l'aveu de ſes Concitoyens. Straccha, *de Mercaturâ, part.* 1, *n.* 6 *&* 12. Balde, *en ſon Traité de conſtituto, n.* 8. Rebuffe, *de mercatoribus, n.* 10. Marquardus, *lib.* 1, *cap.* 7, *n.* 39.

Ainſi, de ce que j'ai fait un acte mercantille, je ne ſuis ni admiſſible au Conſeil de Ville dans la claſſe des Négocians, ni juſticiable des Juge & Conſuls pour un billet à ordre, *valeur reçue comptant*, &c.

Mais, ſi je tire une lettre de change, je ſerai juſticiable du Tribunal Conſulaire, & ſoumis à la contrainte par corps, quand même je n'aurois jamais fait aucun acte de commerce. On me condamnera, non comme Négociant, mais comme tireur d'une lettre de change.

Si je ſigne une Aſſurance, je ſerai juſticiable du Tribunal de l'Amirauté, qui connoîtra de cette obligation, nonobſtant tous privileges à ce contraires. (*art.* 2, *tit. de la compétence.*) Car, en cette matiere, on s'arrête beaucoup plus à la choſe, qu'à la qualité de la perſonne.

Il ſuit de ces principes, que le Mineur de vingt-cinq ans qui ſigne une Police d'Aſſurance, eſt véritablement Aſſureur, & obligé comme tel, quoique ce ſoit pour la premiere fois qu'il ait ſigné pareilles Polices.

L'art. 1, *h. t.* eſt général. Il n'excepte point les Mineurs, leſquels, pour fait de commerce, ne peuvent alléguer leur minorité. Telle eſt la regle. Il n'eſt pas permis de s'en écarter, à moins qu'il n'y ait dol ou ſurpriſe : ce qui dépend des circonſtances du fait.

§. 2. Fils de famille.

Ce qu'on vient de dire des Mineurs de vingt-cinq ans, s'applique aux Fils de famille. Le commerce ne connoît ni les effets de la puiſſance paternelle, *ni le Senatus-Conſulte Macédonien.*

§. 3. Femmes.

Il en eſt de même des femmes. L'exception du *Senatus-Conſulte Velleyen*, n'eſt pas admiſe dans les Tribunaux Mercantilles.

La femme mariée qui ſouſcriroit des Aſſurances, ſeroit ſoumiſe à la contrainte par corps pour le payement de la perte. On pourroit ſaiſir ſes biens paraphernaux ; & à l'égard de la dot, les pourſuites ſeroient ſuſpendues pendant le cours du mariage, à moins que le mari ne conſentît à l'aliénation des biens dotaux, pour délivrer ou exempter ſa femme de la priſon. *Vid.* Duperier, *liv.* 1, *queſt.* 3.

SECTION II.

Des Eccléſiaſtiques.

» Quoique le Contrat d'Aſſurance (dit Pothier, *n.* 92) ſoit » un commerce, & que le commerce ſoit défendu aux Ec» cléſiaſtiques, les Contrats d'Aſſurance qu'ils auront faits, » ſoit pour faire aſſurer leurs marchandiſes, ſoit *pour aſſurer* » *celles des autres*, ne laiſſent pas d'être valables. Ils ſont ſeu» lement en ce cas ſujets à des peines, comme de ſuſpenſion » de leurs privileges, ou autres, pour leur contravention ».

Les anciens Canons permettoient, & ordonnoient même aux Clercs, d'avoir un métier, tant pour ſubvenir à leurs beſoins, que pour éviter l'oiſiveté. St. Paul ne dérogeoit point à la dignité éminente de l'Apoſtolat, en gagnant ſa vie du travail de ſes mains : *argentum & aurum nullius concupivi, quoniam ad ea quæ mihi opus erant, & his qui mecum ſunt, miniſtraverunt manus iſtæ.* Actes des Apôtres, *ch.* 18, ℣. 3, *& ch.* 20, ℣. 33.

Mais tout commerce qui n'a d'autre objet que celui de s'enrichir, eſt ſéverement interdit aux Eccléſiaſtiques. *Cap.* 2 *&* 4, *extra, ne Clerici & Monachi ſecularibus negotiis ſe immiſceant.* Leur perſonne eſt conſacrée au ſervice des Autels. Leurs occupations

occupations eſſentielles ſont l'étude, la priere & le Saint Miniſtere. S'ils ceſſent de vivre *cléricalement*, ils ſont déchus de leurs privileges. *Ordonnance de* 1539, *art.* 4, *&c.*

Il eſt donc certain que l'Eccléſiaſtique qui ſouſcriroit des Aſſurances, ſeroit ſoumis, pour le payement de la perte, à la Juriſdiction de l'Amirauté, & à la contrainte par corps.

Pothier, en l'endroit cité, ajoute que les Eccléſiaſtiques „ peuvent très-licitement faire aſſurer leurs *propres effets* qu'ils „ font revenir par mer des lieux où ils étoient, & ne peu„ vent être cenſés, en faiſant cela, faire aucun commerce„.

S'ils different le payement du nolis ou de la prime ſtipulée, on peut les actionner pardevant l'Amirauté. Le cas s'eſt préſenté pluſieurs fois. Mais la contrainte par corps n'eſt pas prononcée.

Les Religieux Obſervantins d'Eſpagne avoient chargé, *franc de nolis*, à l'adreſſe de leur Commiſſaire de la Terre-Sainte, diverſes caiſſes de chapelets, de croix & de reliquaires. Le Navire étant arrivé à Marſeille, le poids des caiſſes dévoila le myſtere. Elles étoient remplies de piaſtres. Le Capitaine préſenta Requête à notre Amirauté contre l'Économe des Obſervantins. La Cauſe fut plaidée devant moi. Je condamnai l'Économe à payer au cours de la Place, le nolis des piaſtres.

Cette déciſion s'applique par argument au fait d'Aſſurance.

SECTION III.

Des Militaires, des Gentilshommes & des Docteurs.

§. 1. Des Militaires.

Les Militaires, ſtipendiés aux dépens du public, doivent s'occuper des obligations que la République leur impoſe, & ne pas s'en diſtraire par l'appas du commerce. Les fonctions de la milice ſont les ſeules qui leur conviennent; & ce n'eſt que par l'exercice journalier des armes, qu'ils ſe préparent aux combats. *Milites, qui à Republicâ armantur & aluntur, ſolis debent utilitatibus publicis occupari; non mercimoniorum quæſ-*

tui, ſed propriæ muniis inſudare militiæ, ut armorum quotidiano exercitio ad bella ſe præparent. L. 15, C. *de re milit. Vid.* la rubrique du Code *negociatores ne militent*, & la Loi 31, *C. de locato.* Marquardus, *lib.* 1, *cap.* 9, *n.* 40.

Mais ſi un Militaire faiſoit des actes de commerce en ſignant des Aſſurances ou autrement, il ſeroit juſticiable des Juges qui connoiſſent de pareilles matieres, & ſoumis à la contrainte par corps. Brillon, *tom.* 2, *pag.* 395.

§. 2. Des Gentilshommes.

Anciennement tout Gentilhomme étoit Militaire, ou préſumé tel. *Vid.* Paſquier, *liv.* 1, *ch.* 1, *& liv.* 2, *ch.* 15 *&* 16.

Les *Gentilshommes* ſont des hommes dévoués à la défenſe de l'Etat. *Sunt homines gentis.* Voilà pourquoi ils portent l'épée, & voilà encore pourquoi *le fait & trafic de marchandiſe* leur étoit défendu, *à peine d'être privés des privileges de la nobleſſe, & impoſés à la taille.* Ordonnance d'Orléans, *art.* 109.

Dans le dernier ſiecle, les guerres que la France eut à ſoutenir, firent ſentir combien la marine marchande étoit néceſſaire pour alimenter la marine royale, & pour rétablir les forces de l'État. Louis XIII, par l'Ordonnance de 1629, *art.* 452, » invite tous ſes Sujets, de quelque qualité & condition » qu'ils ſoient, de s'adonner *au commerce & trafic par mer.* » Nous ordonnons, ajoute-t-il, que *tous Gentilshommes* qui, » par eux ou par perſonnes interpoſées, entreront en part & » ſociété dans les Vaiſſeaux, denrées & marchandiſes d'iceux, » *ne dérogeront point à la nobleſſe*, ſans toutefois pouvoir » vendre en détail ».

Par l'Édit du mois de Mai 1664, une *Compagnie des Indes Occidentales* fut établie. L'article 2 porte que » cette Com» pagnie ſera compoſée de tous ceux des Sujets de Sa Majeſté » qui voudront y entrer, de quelque qualité & condition » qu'ils ſoient, *ſans que pour cela ils dérogent à leur nobleſſe* » *& privileges* ».

Par un autre Édit du mois d'Août de la même année, une Compagnie pour le *commerce des Indes Orientales fut établie.* L'art. 1. porte » qu'elle ſera formée de tous les Sujets de Sa

» Majeſté qui voudront y entrer, *ſans que pour ce, ils déro-*
» *gent à leur nobleſſe & privileges* ».

L'Édit du mois d'Août 1669 veut que » tous *Gentilshom-*
» *mes* puiſſent, par eux ou par perſonnes interpoſées, entrer
» en ſociété & prendre part *dans les Vaiſſeaux marchands,*
» *denrées & marchandiſes d'iceux*, ſans que pour raiſon de
» ce, ils ſoient cenſés & réputés déroger à la nobleſſe, pourvu
» toutefois qu'ils ne vendent point en détail ».

L'Ordonnance de 1681, art. 1, permet à tous les ſujets de S. M. » de quelque condition qu'ils ſoient, de faire conſtruire
» ou acheter des Navires, les équiper pour eux, les fréter à
» d'autres; & faire le commerce de la mer par eux ou par
» perſonnes interpoſées, ſans que pour raiſon de ce, les
» Gentilshommes ſoient réputés faire acte dérogeant à la no-
» bleſſe, pourvu toutefois qu'ils ne vendent point en détail ».

L'Édit du mois de Mai 1686 qui créa une Compagnie *pour les Aſſurances & les groſſes aventures en la Ville de Paris*, dit en l'art. 18, que *ceux qui entreront dans ladite ſociété & commerce, ne dérogent point à la nobleſſe.*

Par les Édits & Ordonnances que je viens de rappeller, le commerce maritime étoit permis aux Gentilshommes; mais l'ancien droit ſembloit ſubſiſter à l'égard du commerce de terre.

Pour franchir ce doute, Louis XIV. par ſon Édit du mois de Décembre 1701, déclara que » tous ſes Sujets nobles par
» extraction, par Charges ou autrement, excepté ceux qui ſont
» actuellement revêtus de Charges de Magiſtrature, pourront
» faire librement *toute autre ſorte de commerce en gros*, tant
» au dedans qu'au dehors du Royaume, pour leur compte,
» ou par commiſſion, ſans déroger à leur nobleſſe ».

Cet Édit a été renouvellé par celui du mois de Mars 1765.

Enfin, par les Lettres-Patentes données en Septembre 1766 pour la Ville de Marſeille, il eſt ordonné que *le Maire ſera pris & choiſi parmi les Nobles Négocians & non Négocians.*

Si ceux qui ont écrit contre la *Nobleſſe commerçante*, avoient

bien conſidéré ce que c'eſt qu'un *Négociant*, ils auroient peut-être tenu un autre langage.

Le *Négociant* forme les plus grandes entrepriſes. Il donne à mille bras le mouvement & la vie. Franchiſſant les obſtacles des mers, il réunit les régions de l'un & de l'autre monde, & rend tributaires les Pays les plus ſauvages. Faiſant fleurir l'Agriculture & les Arts, il multiplie les richeſſes de la nature. Par ſes ſpéculations ſages, il compenſe la ſtérilité des climats; il répare l'inclémence des ſaiſons. Il commande, on lui obéit; & cette obéiſſance eſt d'autant plus prompte, qu'elle eſt volontaire.

Si, pour remplir de ſi vaſtes objets, ſes facultés perſonnelles ſont inſuffiſantes, celles d'autrui y ſuppléent; & par un crédit fondé ſur la plus juſte confiance, il donne à l'or une fécondité également utile à l'État, à ſes Concitoyens, & à lui-même.

Carthage balança par ſes richeſſes le courage & la grandeur de Rome. La fortune favoriſa tellement le commerce de Coſme de Medicis, qu'il y avoit peu de Princes qui approchaſſent de ſon opulence. Il répandit ſes bienfaits ſur les Sciences & ſur les Arts; il fut pendant trente-quatre ans l'arbitre de ſa Patrie & le conſeil de la plupart des Villes & des Souverains de l'Italie. La Hollande a amaſſé des ſommes immenſes dans ſes marais; une Compagnie de ſes Marchands poſſede des Royaumes dans l'Orient; & le Gouverneur de Batavia commande aux Rois des Indes. A quel degré de puiſſance & de gloire l'Angleterre n'étoit-elle point parvenue? C'eſt le commerce (*) qui lui fournit les moyens de ſoutenir la guerre actuelle.

§. 3. Des Docteurs.

Après avoir parlé des Militaires & des Gentilshommes, je dirai un mot des Docteurs.

Il n'eſt pas douteux que les Docteurs jouiſſent de la nobleſſe perſonnelle, & qu'ils ont le droit de prendre le titre de *Nobles*. Laroche & Graverol, *pag.* 361. Journal du

(*) Voyez Grosley dans ſon *Londres*, tom. 1, pag. 212 & 277.

Palais, *tom.* 2, *pag.* 917 & 964. Journal des Audiences, *tom.* 7, *pag.* 356. Cauſes Célebres, *tom.* 16, *pag.* 72. Grosley, *dans ſon ouvrage intitulé Londres*, *tom.* 4, *pag.* 285.

La qualité de *Chevalier des Loix* étoit anciennement déférée aux Juriſconſultes. Paſquier, *liv.* 2, *ch.* 12.

La profeſſion d'Avocat eſt une eſpece de milice. *Militant namque cauſarum patroni, qui glorioſæ vocis confiſi munimine, laborantium ſpem, vitam, & poſteros defendunt.* L. 14, *de Advocatis diverſ. judiciorum. Vid.* Ciceron *pro Murenâ, cap.* 10 & 14.

L'étude des Loix & la carriere du Barreau, ne ſont guère compatibles avec la profeſſion de Négociant. Une vie laborieuſe, ſimple, unie, tranquille, exempte de faſte & de ſouci, eſt la ſeule qui convienne au Légiſte. La médiocrité eſt à ſes yeux plus précieuſe que l'or : *auream mediocritatem diligit.* Indépendant des richeſſes & de l'inconſtance de la fortune, il n'a d'autre ambition que celle de remplir ſes devoirs, de faire triompher la juſtice, & d'être utile à ſes Concitoyens. La vertu fait ſa nobleſſe, ſon luſtre & ſa récompenſe.

Il n'eſt cependant pas défendu à un Avocat de s'adonner au commerce. On en verra un exemple dans le *Chapitre* 9, *ſect.* 3; & on peut conſulter ſur ce point Brunus, *de ceſſione bonorum, cap.* 10, *n.* 17. Petrus Ferrarius, *tit.* 39, *Gl.* 17, & Marquardus, *lib.* 1, *cap.* 9, *n.* 24. Mais il eſt bien difficile qu'une perſonne rempliſſe en même temps des fonctions ſi diſparates les unes des autres. *Hæc ſtudia, de quibus diſputo, non facilè in eodem homine eſſe poſſunt.* J'ai vu un homme d'eſprit qui s'étoit enrichi au Barreau, & qui, devenu Négociant, ne tarda pas à faire une faillite qui fut occaſionnée par ſon peu d'expérience dans les affaires mercantilles.

SECTION IV.

Des Magiſtrats, & notamment des Officiers de l'Amirauté.

§. 1. Par le Droit romain, le commerce étoit prohibé aux Sénateurs & aux Gouverneurs des Provinces.

Le négoce étoit interdit aux Sénateurs Romains. Tite-Live, *lib.* 21, *n.* 63, parle d'une loi qui leur faiſoit défenſes d'avoir une Barque contenant au-delà de 300 ſeptiers. On trouvoit que c'étoit aſſez pour tranſporter à Rome les fruits qu'ils récueilloient dans leurs terres, & qu'il étoit indigne de leur rang de faire ſervir leurs Vaiſſeaux de charge à tranſporter la récolte des autres Citoyens pour de l'argent. *Ne quis Senator maritimam navem, quæ plus quàm trecentarum amphorarum eſſet, haberet. Id ſatis habitum ad fructus ex agris vectandos. Quæſtus omnis patribus indecorum viſus.*

La Loi *Julia* fit enſuite défenſe abſolue aux Sénateurs d'avoir des Vaiſſeaux, à peine de concuſſion, & d'être expulſés du Sénat. *Nec habere illis navem ex lege Juliâ repetundarum, licet. L.* 3, ff. *de vacat. & excuſ. Vid. mon Traité des Contrats à la groſſe, ch.* 4.

Par les conſtitutions impériales, tout trafic étoit prohibé aux Gouverneurs des Provinces, de peur que le peuple ne fût la proie de leur rapine. *L.* 33, ff. *de rebus creditis. L.* 46, §. 2, ff. *de jure fiſci, L.* 1, *C. de contract. judic.*

§. 2. Par les Ordonnances, le commerce eſt prohibé aux Juges & Officiers de Juſtice.

Pour aſſurer la tranquillité & la liberté des Négocians, le Roi Jean, par ſon Ordonnance de 1355, défendit à tous *Juges & Officiers*, de faire » aucun commerce, directement » ni indirectement, par eux-mêmes, ou ſous des noms emprunts, à peine de confiſcation des marchandiſes, & de pu» nition arbitraire ».

L'Ordonnance de François I. *pour la Provence, tit. des Juges inférieurs, art.* 29, s'explique en ces termes : » Pour » éviter les abus qui ſe peuvent faire par *nos Juges & autres* » *Officiers* qui ſe mêlent de diverſes marchandiſes, ordon» nons que *tous nos Officiers, de quelqu'état qu'ils ſoient*,

» dorénavant par eux ni par interpoſées perſonnes, ne mar-
» chandent ou faſſent marchander, ni participer en marchan-
» diſe, ſur peine d'être punis grievement à notre volonté ;
» & ne donnerons lettres, ni ne ferons grace ; & renon-
» ceront *à leurs Offices ou à la marchandiſe* ».

L'Ordonnance d'Orléans, art. 109, défend à tous Officiers de Juſtice *le fait & trafic de marchandiſes, à peine de privation de leur état.*

§. 3. Le commerce eſt-il prohibé aux Officiers de l'Amirauté ?

Les Juges de l'Amirauté doivent être *gradués*, Ordonnance de la Marine, art. 1, tit. *des Lieutenans.* Ils ſont *Officiers Royaux, & reçus au Parlement, art.* 2 *&* 3, *tit. eod.*

Ils connoiſſent de tout ce qui concerne la navigation. Par conſéquent il doit, du moins, leur être prohibé de ſe mêler du commerce maritime ; car, comme l'obſerve Corvinus, *C. de contract. judic.* il ne convient à perſonne d'être Juge dans les points qui ſont l'objet de ſon commerce ordinaire.

L'Ordonnance de la Marine, *au même titre, art.* 10, fait défenſes aux Officiers de l'Amirauté » de prendre, directe-
» ment ou indirectement, par eux ou par perſonnes interpo-
» ſées, aucune part dans les droits de tonnes, baliſes, an-
» crages, & autres *dont la connoiſſance leur appartient*, à
» peine de privation de leurs Charges, & de 1000 liv. d'a-
» mende ».

L'art. 34, *tit. des priſes*, leur défend de » ſe rendre ad-
» judicataires, directement ou indirectement, des Vaiſſeaux,
» marchandiſes, & autres effets provenant des priſes, à peine
» de confiſcation, de 1500 liv. d'amende, & d'interdiction de
» leurs Charges ».

L'art. 16, *tit. des Naufrages*, » défend aux Officiers de
» l'Amirauté de ſe rendre, directement ou indirectement, adju-
» dicataires des marchandiſes, à peine de reſtitution du qua-
» truple, & de la privation de leur Charge ».

De ces divers textes, il ſuit : que les Officiers de l'Amirauté ne peuvent ſe mêler du commerce maritime, & par conſéquent ſigner des Aſſurances.

Le Coutumier d'Amſterdam, *art.* 30, » fait inhibitions » & défenſes *à tous Officiers* de faire aucune Aſſurance, di- » rectement ni indirectement, pour leur compte ».

M. Valin, *art.* 10, *tit. des Lieutenans, tom.* 1, *pag.* 162, penſe le contraire. Il allegue l'exemple des Juge & Conſuls à qui le commerce n'eſt pas interdit; & il s'appuie ſur l'Édit du mois de Mai 1711.

L'exemple des Juge & Conſuls eſt une exception à la regle, & cette exception procede de la nature des choſes. Car ſi, pour être Juge & Conſul, il faut être Négociant, il s'enſuit qu'un Négociant peut être revêtu de la Charge de Juge & Conſul; au lieu qu'il eſt très-poſſible d'être Officier de l'Amirauté, ſans ſe mêler du commerce maritime.

L'Édit du mois de Mai 1711, qui créa une foule d'Offices nouveaux dans les Amirautés du Royaume, n'a jamais été enrégiſtré au Parlement d'Aix (*).

Par un Arrêt du Conſeil d'État du 12 du même mois de Mai, Arnoud Boſſu fut commis à l'effet » de faire inceſſam- » ment toutes les diligences néceſſaires pour parvenir à l'éta- » bliſſement & à la vente deſdits Offices. Permet S. M. audit » Boſſu de faire exercer leſdits Offices par perſonnes capables, » en attendant la vente d'iceux. . . . . Enjoint S. M. » aux ſieurs Intendans, de tenir la main à l'exécution du pré- » ſent Arrêt ».

Lors de cet Édit, le Siege de l'Amirauté de Marſeille étoit compoſé d'un Lieutenant & d'un Procureur du Roi. Outre ces deux Officiers, le Roi créa un Lieutenant-Criminel-Commiſſaire-Enquêteur-Examinateur & Garde-ſcel, un Lieutenant Particulier-Civil & Criminel, ſix Conſeillers, un Avocat du Roi, un Subſtitut du Procureur du Roi, huit Procureurs, un premier Huiſſier, deux Huiſſiers Audienciers, & quatre Sergens.

(*) Il fut enrégiſtré au Parlement de Paris le 26 Août 1711.

Il

Il fut permis au Chef de chaque Siége d'Amirauté de réunir les Offices de Lieutenant-Criminel & de Lieutenant-Particulier. Il fut ajouté que „ les Conſeillers créés par le préſent » Édit dans les Siéges généraux, ez Tables de Marbre, ſeront » gradués conformément à l'Ordonnance de la Marine ; & » quant à ceux créés dans les Siéges particuliers, Sa Majeſté » veut que *tous Marchands, Négocians & Gens entendus au fait* » *du commerce & de la navigation, puiſſent les acquérir & exercer* » *ſans aucune incompatibilité* ».

En conſéquence de cet Édit, le Lieutenant de l'Amirauté de Marſeille, fit réunir à ſa Charge, celles de Lieutenant-Criminel, de Lieutenant-Particulier, & des ſix Conſeillers, avec faculté de préſenter qui il trouveroit bon à M. l'Amiral pour les faire exercer. Le Procureur du Roi réunit à ſa Charge, avec la même faculté, celles d'Avocat du Roi & de Subſtitut. Ceux qui ſont nommés, exercent ſur la ſimple commiſſion de M. l'Amiral, enrégiſtrée au Greffe. Notre Siége de l'Amirauté n'eſt donc régi que par deux Officiers en titre, qui ayent proviſion du Roi, & qui ſoient reçus au Parlement.

Notre Lieutenant eſt en uſage de choiſir pour Conſeillers deux gradués & quatre Négocians. Mais les quatre Conſeillers-Négocians n'acceptent pareille commiſſion que pour jouir de certains privileges. Ils n'ont jamais rempli aucune fonction de Juge. On les a ſeulement vu paroître dans quelques cérémonies publiques.

Il eſt d'abord certain qu'ils ſeroient exclus des jugemens criminels, attendu leur défaut de grade. Et pour ce qui eſt des procès civils, je crois qu'on ſeroit fondé à leur refuſer toute voix délibérative, attendu que l'Édit de 1711 n'étant pas enrégiſtré au Parlement d'Aix, nous devons nous en tenir aux principes du droit commun retracés ci-deſſus.

SECTION V.

Officiers de la Marine & des Claſſes.

Le commerce maritime eſt également prohibé aux Officiers de la Marine & des Claſſes. Ils ne peuvent être ni Aſſurés, ni Aſſureurs, attendu l'autorité que leur place leur donne ſur les Négociants, & ſur-tout ſur les Gens de mer. Voici à ce ſujet une Ordonnance du 20 Août 1691.

DE PAR LE ROI.

» Sur ce qui a été repréſenté à » Sa Majeſté que les anciennes Or- » donnances ayant défendu aux » Intendans, Commiſſaires & au- » tres employés dans la Marine, » de s'intéreſſer dans aucun com- » merce, directement ou indirecte- » ment, pour prévenir le préjudice » conſidérable que les Négocians » pourroient recevoir des facilités » & des préférences qu'ils ſont en » état de donner à ceux avec leſ- » quels ils ſeroient intéreſſés, il » ſeroit néceſſaire de les renouvel- » ler & d'expliquer de nouveau » les intentions de Sa Majeſté ſur » ce ſujet, pour en inſtruire ceux » qui, depuis peu pourvus de ces » emplois, en ignorent tous les » devoirs, & pourroient ſous ce » prétexte abuſer de l'autorité qui » leur eſt confiée; à quoi voulant » pourvoir, S. M. a fait & fait » très-expreſſes inhibitions & dé- » fenſes aux Intendans de la Ma- » rine, des Galeres & du Com- » merce, Commiſſaires & Contrô- » leurs généraux & ordinaires, » Commiſſaires & Commis aux » Claſſes, & autres employés dans » la Marine & dans les Galeres, » de faire aucun commerce, direc- » tement ni indirectement, ni de » prendre part ſous leurs noms & » ſous autres, ni ſous quelque pré- » texte que ce ſoit, dans les Vaiſ- » ſeaux & effets de leurs charge- » mens appartenans à ſes Sujets, » ou avec ceux qui entreprenent » & ſont chargés de la fourniture » des bois, marchandiſes & mu- » nitions néceſſaires dans les Ports, » à peine de caſſation & de 3000 » liv. d'amende, applicables un » tiers au Dénonciateur, un tiers » au profit des Pauvres du Port où » ils ſeront trouvés négocier, & » l'autre tiers à S. M., laquelle veut » que la préſente Ordonnance ſoit » publiée & affichée dans tous les

» Ports, & enrégiſtrée en la maniere » accoutumée, à ce qu'aucun n'en » prétende cauſe d'ignorance. Fait » à Verſailles le 20 Août 1691, » *Signé* LOUIS. Et plus bas, *Phelypeaux.*

Autre Ordonnance.

» Sa Majeſté étant informée que » quelques-uns des Commiſſaires » de la Marine ayant pris intérêt » dans les Bâtimens armés en courſe » par ſes Sujets, ils ont donné » dans la diſtribution des Matelots » & les expéditions néceſſaires pour » leur départ, des préférences aux » Corſaires avec leſquels ils étoient » intéreſſés, qui ont empêché les » autres d'armer, & feroient tom- » ber la courſe, s'il n'y étoit pour- » vu; elle a fait très-expreſſes » inhibitions & défenſes à tous » Commiſſaires de la Marine, de » prendre aucune part ni intérêt » dans les Bâtimens armés en courſe, » directement ni indirectement, ſans » la permiſſion expreſſe de S. M. » à peine de caſſation & de 1500 » liv. d'amende, dont la moitié » ſera appliquée à celui qui l'aura » dénoncé. Enjoint aux Intendans » de la Marine de tenir la main » à l'exécution de la préſente Or- » donnance, & de la faire publier » & enrégiſtrer. Fait à Verſailles » le 5 Mai 1693. *Signé* LOUIS. Et » plus bas, *Phelypeaux.*

SECTION VI.

Des Conſuls de la Nation.

Par le Réglement du 3 Mars 1781, tit. 1, art. 20 & 35, Sa Majeſté défend aux Conſuls & Vice-Conſuls, *de faire aucun commerce, directement ou indirectement, ſous peine de révocation.*

Il leur eſt par conſéquent prohibé de ſigner des Aſſurances.

§. 1. Origine de l'établiſſement des Conſuls de la Nation.

Les Romains n'avoient aucun commerce réglé avec les Nations étrangeres. Ils les appelloient *Barbares*, & ils ne traitoient avec elles que par *Légats* & Ambaſſadeurs.

Les Marſeillois furent les premiers à envoyer des *Conſuls* dans les Échelles du Levant & de Barbarie, pour y réſider & favoriſer le commerce de leurs Concitoyens. Ces Conſuls

étoient élus par le *Recteur*, les *Syndics* & le Conseil Municipal. *Statut de Marseille, lib.* 1, *cap.* 18 & 19.

En 1534, François I. » conclut avec Soliman un *Traité de* » *ligue défensive & de commerce.* Il reçut avec distinction & » logea dans son Palais l'Ambassadeur Turc qui vint recevoir » la ratification de ce Traité, *& entretint toujours depuis un* » *Ambassadeur à Constantinople, chargé de protéger le com-* » *merce de ses Sujets dans le Levant* ». Garnier, *Histoire de France, tom.* 24, *pag.* 521.

Les Consuls de la Nation ne tarderent pas à devenir Officiers du Roi. C'est ce qui résulte du traité fait en 1604 entre *Henry* IV. & le Sultan *Amat.*

„ Ordonnons (est-il dit en l'article 3), que les Ambassa- „ deurs qui seront envoyés de la part de Sa Majesté, *les* „ *Consuls qui seront nommés d'elle*, pour résider dans nos „ Havres & Ports, & les Marchands ses Sujets qui vont & „ viennent par iceux, ne soient inquiétés en aucune façon „ que ce soit; ains au contraire reçus & honorés avec tout „ le soin qui se doit à la foi publique.

Art. 2. „ Que les Vénitiens & Anglois, les Espagnols „ Portugais, Catalans, Raguſois, Gênois, Anconitains, Flo- „ rentins, *& généralement toutes autres Nations*, quelle „ qu'elles soient, puissent librement venir trafiquer par nos „ Pays, *sous l'aveu & sureté de la Banniere de France;* „ *laquelle ils porteront comme leur sauve-garde;* & de cette „ façon, ils pourront aller & venir trafiquer par les lieux „ de notre Empire, comme ils sont venus d'ancienneté, *obéissant* „ *aux Consuls François qui résident & demeurent par nos Ha-* „ *vres & Échelles* „.

Peu de temps après, les Anglois traiterent avec la Porte, & obtinrent le privilege de commercer sous leur pavillon. Cette faveur fut ensuite accordée à tous les Peuples qui purent établir avec quelque avantage un commerce réglé dans le Levant. L'Abbé de Mably, *Droit public de l'Europe, ch.* 6, *sect.* 1, *pag.* 319.

Le même usage est presque devenu général dans les gran-

des Places de commerce, & ſur-tout dans les Ports de mer. Les Princes Souverains y établiſſent des Conſuls ou Agents pour veiller à la conſervation des privileges de leurs Sujets, & pour terminer les conteſtations qui naiſſent entre les marchands de leur Nation. Bouchaud, *Chapitre* 6, *Sect.* 1, *pag.* 146.

§. 2. Pour être Conſul de la Nation, il faut avoir commiſſion du Roi.

„ Aucun ne peut ſe dire Conſul de la Nation Françoiſe „ dans les Pays étrangers, ſans en avoir commiſſion du Roi ». *Ordonnance de la Marine, art.* 1, *tit. des Conſuls. Réglement du* 3 *Mars* 1781, *tit.* 1. *art.* 3.

Celui qui obtient du Roi des lettres de Conſul, doit les faire *enrégiſtrer, préter le ſerment ſuivant l'adreſſe de ſes proviſions*, & remplir les autres formalités preſcrites par l'Ordonnance.

Il faut de plus obtenir le *Barat*, ou *Exequatur* de la part du Prince dans les États duquel le Conſulat eſt établi.

„ Les Conſuls qui ſeront nommés, doivent être admis & „ reconnus réciproquement, en préſentant les proviſions des „ Patentes de leurs Souverains, & en obtenant l'*exequatur*, „ ou dépêches du Prince chez qui ils doivent réſider, &c. „. *Convention entre la France & l'Eſpagne, faite au Bardo le* 13 *Mars* 1769, *art.* 1, *Réglement du* 3 *Mars* 1781, *tit.* 1, *art.* 4 *&* 6.

Telle eſt la diſpoſition du Droit commun. Caſaregis, *diſc.* 175, *n.* 33 *& ſuiv.* Targa, *cap.* 96, *pag.* 396. Valin, *tom.* 1, *pag.* 232 *&* 245.

§. 3. L'établiſſement des Conſulats eſt-il du droit des gens ?

Les Publiciſtes diſent que l'établiſſement des Conſulats n'appartient point au droit des gens, mais qu'il eſt du droit purement politique, & qu'il dépend des conventions arrêtées entre les Souverains : chacun d'eux étant fondé à empêcher tout commerce étranger dans ſes États, ou à ne le permettre qu'à certaines conditions. Valin, *tom.* 1, *pag.* 217. Vattel, *liv.* 2, *ch.* 2, *n.* 34. Bouchaud, *ch.* 6, *ſect.* 1, *pag.* 144.

Voilà pourquoi l'Ordonnance en l'article 12, *tit. des Conſuls*, dit que „ quant à la Juriſdiction, les Conſuls ſe conformeront à l'uſage, & aux capitulations faites avec les Souverains des lieux de leur établiſſement ».

§. 4. Les Conſuls jouiſſent-ils des immunités attribuées aux Ambaſſadeurs?

Vattel, *liv.* 2, *ch.* 2, §. 34, dit que „ *le Conſul n'eſt pas* „ *miniſtre public*, & qu'il n'en peut prétendre les prérogati- „ ves. Cependant, comme il eſt chargé d'une Commiſſion de „ ſon Souverain, & reçu en cette qualité par celui chez qui „ il réſide, *il doit jouir juſqu'à un certain point de la pro-* „ *tection du droit des gens.* Le Souverain qui le reçoit, s'en- „ gage tacitement, par cela même, à lui donner *toute la li-* „ *berté & toute la ſureté néceſſaire pour remplir convenable-* „ *ment ſes fonctions*; ſans quoi l'admiſſion du Conſul ſeroit „ vaine & illuſoire „.

Bouchaud en l'endroit cité, *pag.* 149 *& ſuiv.*, tient le même langage.

Cependant l'art. 19 du Traité entre Henri IV. & le Sultan Amat, accorde aux Conſuls François l'inviolabilité & l'indépendance dont jouiſſent les Miniſtres publics. „ Ordonnons, „ eſt-il dit, que les Conſuls François qui ſont établis dans „ les Lieux de notre Empire pour prendre ſoin du repos & „ ſureté des trafiquans, *ne puiſſent, pour quelque cauſe que* „ *ce ſoit, être conſtitués priſonniers, ni leurs maiſons ſcellées* „ *& bullées*; ains commandons que ceux qui auront préten- „ tion contr'eux, ſoient renvoyés à notre Porte, où il leur „ ſera fait juſtice „.

Voici comme s'explique la Convention faite au *Bardo* entre la France & l'Eſpagne, *art.* 2.

„ Les Conſuls étant ſujets du Prince qui les nomme, joui- „ ront de l'immunité perſonnelle, ſans qu'ils puiſſent être arrê- „ tés ni traduits en priſon: *excepté le cas de crime atroce, &* „ *celui où les Conſuls ſeroient négocians*; puiſque pour lors „ cette immunité perſonnelle doit ſeulement s'entendre pour „ dettes ou autres cauſes civiles qui n'impliquent pas crime ou „ preſque crime, ou qui ne proviennent pas du commerce „ qu'ils exercent par eux-mêmes, ou par leurs Commis. Mais „ en correſpondance, les Conſuls ne devront pas manquer „ aux attentions dues aux Gouverneurs, Magiſtrats & Juges „ qui repréſentent le Roi & la Juſtice. Ils ſeront exempts de

„ logement des gens de guerre, excepté le cas de néceſſité „ abſolue, & lorſque toutes les maiſons du lieu, ſans excep- „ tion d'aucune, ſeroient occupées ; & ils ne pourront être „ aſſujettis à aucune charge & ſervices perſonnels. Il leur ſera „ permis de porter l'épée & la canne, comme un ornement „ extérieur de leurs perſonnes ; pourront placer au-déſſus de „ la porte extérieure de leurs maiſons un tableau ſur lequel „ ſera peint un vaiſſeau avec une inſcription qui diſe *Con-* „ *ſul de France*, ou *Conſul d'Eſpagne* : bien entendu que „ cette marque extérieure ne pourra jamais être interprétée „ comme un droit d'aſyle, ni capable de ſouſtraire la maiſon „ & ceux qui y habitent aux pourſuites de la Juſtice du „ Pays, mais uniquement, comme un ſigne pour indiquer „ aux Matelots & aux Nationaux le logement de leurs Con- „ ſuls. On ne pourra pas toucher, ſous quelque prétexte que „ ce ſoit, à leurs papiers, ni à ceux de leur Chancellerie, à „ moins que le Conſul ne ſoit Négociant ; auquel cas pour „ les affaires qui regardent ſon commerce, on ſe compor- „ tera avec lui, conformément à ce qui a été déterminé dans „ les Traités au ſujet des Négocians étrangers, *tranſeuntes* „.

Par le Réglement du 3 Mars 1781, *tit.* 1, *art.* 20, ci-deſſus cité, le commerce eſt interdit aux Conſuls François, ſoit pour qu'ils n'abuſent point de l'autorité que leur place leur donne, ſoit pour prévenir la honte que le Conſulat recevroit par la faillite d'un Conſul Négociant, lequel ſeroit ſoumis, comme tout autre Négociant, à la contrainte par corps. (Valin, *art.* 12, *tit. des Conſuls*, *pag.* 238).

§. 5. Juriſdiction des Conſuls.

Les Conſuls de la Nation Françoiſe „ connoiſſent en pre- „ miere inſtance des conteſtations, de quelque nature qu'elles „ ſoient, qui s'élevent entre les Sujets du Roi, Négocians, „ Navigateurs & autres dans l'étendue de leurs Conſulats. Il „ eſt défendu à tout François, voyageant, ſoit par terre, ſoit „ par mer, ou faiſant le commerce en pays étrangers, d'y „ traduire, pour quelque cauſe que ce puiſſe être, les autres „ Sujets du Roi, devant les Juges & autres Officiers de Puiſ- „ ſance étrangere, &c. „ *Édit du mois de Juin* 1778, *art.* 1

& 2. *Réglement du* 3 *Mars* 1781, *tit.* 1, *art.* 7, *tit.* 3, *art.* 18.

Vid. le Statut de Marſeille, *lib.* 1, *cap.* 18. Le Traité entre Henri IV. & le Sultan Amat, *art.* 28 & 35. Ordonnance de la Marine, *art.* 12 & 13, *tit. des Conſuls. Ibiq.* Valin, *Réglement du* 28 *Février* 1687. Ordonnance du 24 Mai 1728, *art.* 31. Convention faite au Bardo, *art.* 5.

Vid. Targa, *cap.* 96. Caſaregis, *diſc.* 175, Savary, *liv.* 1, *ch.* 2. Decormis, *tom.* 2, *col.* 1313.

„ Les affaires criminelles ſeront inſtruites ſur plaintes, ſur „ dénonciation, ou d'office, par les Conſuls, ſans qu'il ſoit „ beſoin de Miniſtere public „. Édit du mois de Juin 1778, art. 39.

Lorſqu'il s'agit d'un cas qui mérite peine afflictive ou infamante, le Conſul doit inſtruire le procès, & envoyer en France l'accuſé avec la procédure, pour être jugé par les Officiers de l'Amirauté du premier Port où le Vaiſſeau fera ſa décharge. *Édit de* 1778, *art.* 76. Réglement de 1781, *tit.* 3, *art.* 37.

Vid. le Traité d'Henri IV. avec le Sultan Amat, *art.* 18. L'Ordonnance de la Marine, *tit. des Conſuls*, *art.* 12, 13, 14 & 15.

§. 6. Du Chancelier.

Le Chancelier du Conſulat eſt *Greffier*, *Notaire* & *Huiſſier* tout enſemble. *Vid.* Statut de Marſeille, *lib.* 1, *cap.* 18. Ordonnance de la Marine, *tit. des Conſuls*, *art.* 16, 17, 24, 25 & 26. Édit de 1778, *art.* 8. Réglement de 1781, *tit.* 1, *art.* 106 *& ſuiv.*

Mais il n'a pas la même autorité que nos Courtiers. „ Les „ Polices d'Aſſurances, les obligations à groſſe aventure ou à „ retour de voyage, & tous autres contrats maritimes, pour- „ ront être paſſés à la Chancellerie du Conſulat *en préſence de* „ *deux témoins qui ſigneront. Art.* 25, *tit. des Conſuls.*

Vid. Cleirac, *pag.* 380, & l'Encyclopédie, au mot *Chancelier*, & au mot *Conſul François dans les Pays étrangers.*

SECTION

SECTION VII.

Des Courtiers.

§. 1. Défenſe aux Courtiers de faire le commerce.

Straccha, *de proxencticis*, *part.* 4, *queſt.* 19, loue les Nations commerçantes qui ont attention d'empêcher que les Proxénetes faſſent le commerce. *Laudandi ſunt omnes populi qui in mercaturâ ſe exercere ſolent, ſi proxenetas ab officio mercaturæ abſtinere decreverint, pro-ut providenter in patriâ meâ ſub pœnâ non levi proxenetæ mercaturam facere prohibentur.*

Le Statut de Marſeille, *liv.* 1, *ch.* 40, ſoumet les Courtiers à jurer qu'ils n'auront aucun intérêt aux affaires traitées par leur miniſtere. *Jurabunt quòd non habeant partem in eo de quo erant corratarii.* En cas de contravention, ils étoient condamnés à une amende de 25 liv. royaux couronnés; *quam pœnam ſi ſolvere non poterint, per civitatem Maſſiliæ fuſtigentur.*

Un Réglement fait pour les Courtiers de Marſeille, & autoriſé par des Lettres-Patentes du mois de Novembre 1604, veut en l'article 3, » qu'aucun Courretier ne pourra faire » trafic & négoce pour lui, ni pour autre, ni participer à » aucune Compagnie dudit négoce, à peine d'être deſtitué » de ſon Office, laquelle deſtitution & la cauſe d'icelle ſe» ront proclamées par ladite Ville à cri public ».

L'Ordonnance de Louis XIII. de 1629, *art.* 416, (relative aux Ordonnances de Charles VII. & de Henry III.) » défend à tous Courretiers de faire aucun trafic de mar» chandiſes en leur nom, ni faire aucune commiſſion, & » à tous Courretiers de change, de porter bilan, à peine » de confiſcation des marchandiſes & ſommes à eux ap» partenans ».

Les mêmes défenſes furent renouvellées par l'Ordonnance de 1673, *tit.* 2, *art.* 1 & 2.

L'article 68, *tit. des Aſſurances*, „ fait défenſes à tous „ Greffiers de Police, Commis de Chambre d'Aſſurance, „ Notaires & Courtiers, de faire aucune police dans la- „ quelle ils ſoient intéreſſés, directement ou indirectement, par „ eux, ou par perſonnes interpoſées; & de prendre tranſ- „ port des droits des Aſſurés, à peine de 500 liv. d'amende „ pour la premiere fois, & de deſtitution, en cas de „ récidive, ſans que les peines puiſſent être modérées „.

Cet article eſt tiré du Guidon de la Mer, *ch.* 20, *art.* 3, & du Réglement d'Amſterdam, *art.* 3.

Le motif de toutes ces Loix, eſt d'obvier aux fraudes que les Courtiers peuvent commettre, en abuſant du ſecret des Parties, & en ſaiſiſſant pour eux les occaſions favorables qui ſe préſentent au préjudice de ceux qui leur confient leurs intérêts. Mais à quoi ſervent les Loix, ſi la cupidité trouve le moyen de les éluder? *Quid Leges ſine moribus, vanæ proficiunt?*

§. 2. Abus qu'on reprochoit aux Courtiers de Marſeille.

Divers abus s'étoient gliſſés parmi nous.

Premier abus. Par le moyen d'un prête-nom, certains de nos Courtiers prenoient des riſques dans les polices reçues par eux-mêmes. Ils profitoient des Primes lorſqu'il n'arrivoit aucun ſiniſtre. Mais dans le cas contraire, ils ſe rendoient quelquefois difficiles à payer la perte. En voici un exemple.

Par une écrite privée, il avoit été convenu que toutes les Aſſurances que Jean-Joſeph M***. ſigneroit avec le mot *pour ami*, dans le Bureau de N****. Courtier, ſeroient pour le compte de celui-ci. (Pareilles Conventions n'étoient que trop fréquentes.)

Ce Courtier dreſſa pour le ſieur Claude Deliſle, une police d'Aſſurance de 60000 liv. ſur le corps du Vaiſſeau *les Bons-Freres*. M***. y prit un riſque de 2400 liv., *moitié pour ami*.

Le Vaiſſeau fut pris par les Anglois. M***. fit faillite. La Convention privée dont on vient de parler, fut remiſe au ſieur Deliſle, qui préſenta Requête contre le Courtier, en paiement de la moitié de la ſomme aſſurée.

Le Courtier ne déſavouoit pas la Convention ; mais il diſoit que la choſe étoit étrangere à l'Aſſuré qui avoit ſuivi la foi du ſeul ſignandaire. Arrêt du Parlement d'Aix du 25 Juin 1749, qui condamna le Courtier à payer les 1200 liv. demandées, avec intérêts, dépens & contrainte par corps, & qui, à la requiſition de M. le Procureur-Général, le décréta d'un aſſigné, *pour être ouï* ſur ſa contravention à l'Ordonnance.

Cette affaire fut bientôt oubliée, & les choſes allerent comme auparavant.

En 1768, la Chambre du Commerce prit une Délibération conçue en ces termes :

„ Pour corriger les abus qui ſe ſont gliſſés dans le com-
„ merce des Aſſurances, *au ſujet de la prêtation de nom aux*
„ *Courtiers* & Notaires, auxquels l'Ordonnance prohibe de
„ s'intéreſſer dans les Aſſurances ſous les peines y portées, la
„ Chambre a délibéré, ſous le bon plaiſir de la Cour, de
„ ſoumettre les prête-nom à la même amende de 500 liv.,
„ prononcée contre les Courtiers & Greffiers d'Aſſurance
„ pour la premiere contravention ; & en cas de récidive, à
„ celle de 1000 liv., ſans que leſdites peines puiſſent être
„ modérées. . . . . *Et de plus, que leſdits prête-nom ſoient*
„ *non recevables en toute action de recours & garantie contre*
„ *les Courtiers & Notaires qu'ils auront voulu favoriſer par*
„ *leur prêtation de nom ;* & que les contrevenans qui ſe-
„ ront dénoncés, ſoient pourſuivis par les ſieurs Maire,
„ Echevins & Députés de la Chambre du Commerce „.

Cette Délibération fut homologuée par Arrêt du 19 Juillet 1768. Elle fut imprimée & affichée ; mais il n'y eut ni dénonciation, ni peine contre les contrevenans. *Vid. infrà ch.* 5, *ſect.* 10.

Second abus. Nos Courtiers ſe rendoient Parties perſonnellement intéreſſées dans les Contrats d'Aſſurance reçus par eux-mêmes.

1°. L'uſage des Aſſureurs à Marſeille, étoit de ſigner les polices en ces termes : *Tel aſſure telle ſomme. Reçu pour la*

Prime tant pour cent. Ce mot *reçu*, qui, ſuivant les regles du droit & du langage ordinaire, ſignifie la réception réelle de l'argent, & opere une quittance définitive, ne ſignifioit cependant rien de pareil dans le langage de la Loge. L'Aſſureur qui écrivoit & ſignoit qu'il avoit *reçu* la Prime, ne l'avoit pas reçue. L'Aſſuré qui avoit cette quittance en main, n'étoit pas libéré; mais par une eſpece de novation bizarre qui réſultoit de l'eſprit des contractans, l'Aſſuré devoit la Prime au Courtier ſeul, & celui-ci la devoit aux Aſſureurs. De ſorte que les deux Parties contractantes étoient déliées; & le Courtier, abdiquant ſon caractere d'entremetteur & de miniſtre public, devenoit créancier de l'un & débiteur de l'autre.

Une telle pratique, ſi contraire à toutes les idées reçues parmi les Juriſconſultes, étoit autoriſée dans les Tribunaux mercantilles, parce que tel étoit le ſtyle des Négocians. On faiſoit violence aux termes du Contrat, on délioit celui qui n'avoit pas payé, on métamorphoſoit le Miniſtre public en Partie contractante. Tout cela devenoit, en quelque maniere, légitime, par un effet de l'équité & de la bonne foi.

Je vis en 1763 un Certificat ſigné *par quatre-vingt-ſept Négocians* de notre Place, qui atteſtoient cet uſage. » Nous » ſouſſignés, Négocians & Aſſureurs, certifions & atteſtons » que lorſque dans les polices d'Aſſurance que nous ſignons » par l'entremiſe des Courtiers ou des Notaires, nous mettons » après nos ſignatures les mots REÇU *pour la Prime*, ou » REÇU *pour le riſque*, dès-lors la Prime eſt cenſée nous » avoir été payée de la part des Aſſurés; & nous n'a- » vons plus à ce ſujet pour débiteurs que le Courtier ou le » Notaire dans le Bureau de qui nous avons ſigné; leſquels » Courtiers ou Notaires deviennent créanciers des Aſſurés, » *ſans que nous ayons ni hypotheque, ni privilege, ni droit* » *de ſuite* ſur la Prime qui n'auroit pas encore été payée » aux Courtiers ou Notaires par les Aſſurés, attendu que » cette Prime ne nous regarde plus. C'eſt ce qui s'eſt toujours » pratiqué ſur cette Place «.

Decormis, *tom.* 2, *pag.* 1205, avoit vu de ſon temps un Certificat pareil. Cet Auteur, & Mr. de Montvalon, *à la ſuite de ſon Précis des Ordonnances*, v°. *Aſſurance*, parlent de ce même uſage, ſans le blâmer. Le Courtier ouvroit à ce ſujet un compte courant à chaque Aſſuré & à chaque Aſſureur. Ce compte ſe fermoit à la fin de l'année.

2°. Lorſque dans la police on ſtipuloit que *la Prime ſeroit compenſée en cas de perte*, il n'étoit pas poſſible d'y inſérer les mots *reçu pour la Prime.* Mais pour corriger l'incompatibilité de ces deux clauſes, & parvenir au même but, qui étoit de rendre le Courtier, ſeul débiteur & créancier reſpectif de la Prime, on imagina d'inſérer ſur la cote de la police, que le *Navire arrivant à bon ſauvement, la Prime ſeroit payée par le Courtier.*

3°. Les Courtiers, obligés en leur propre nom à payer la Prime à l'Aſſureur, étoient plus d'une fois forcés pour leur rembourſement, de courir après l'Aſſuré contre lequel ils n'avoient qu'une ſimple action perſonnelle. Si l'Aſſuré faiſoit faillite, ils étoient mis au rang des chirographaires pour les Primes par eux payées à la décharge du failli.

Afin de remédier à cet inconvénient, les Courtiers & les Notaires imaginerent d'inſérer de leur propre main dans les polices par eux-mêmes dreſſées, cette clauſe ſinguliere: *les Aſſureurs déclarant d'avoir reçu de nos mains & deniers, la Prime de la préſente aſſureté, pour laquelle ils déclarent nous ſubroger en leur lieu & place.*

A la faveur de cette clauſe, les Courtiers & les Notaires croyoient avoir acquis pour le rembourſement de la Prime, une hypotheque ſur les biens de l'Aſſuré.

Une pareille prétention fut rejettée par diverſes Sentences de notre Tribunal Conſulaire, rendues en 1776, ſur le fondement que perſonne ne peut être *auctor in rem ſuam.* L. 1, ff. *de auct. & conſt. tut.* L. 1, §. 3, ff. *ad S. C. Trebell.*; & qu'il eſt incompatible que l'Officier qui reçoit un Contrat, y figure comme Partie contractante. Deſpeiſſes, *tom.* 1, *pag.* 521, *n.* 22. Cherrier, *lib.* 4, *cap.* 2. La Peyrere, *pag.*

271. Boniface, *tom.* 2, *pag.* 81. Denisart, *tom.* 3, *pag.* 445 &c.

Troisieme abus. Les Courtiers & Notaires de Marseille avoient introduit l'usage des *Assurances en compensation*, c'est-à-dire, que les Primes dûes à un Assureur, se compensoient avec celles qu'il devoit, lorsqu'il faisoit assurer pour lui-même. Ces Primes actives & passives entroient dans un compte courant, dont le solde à la fin de l'année étoit passé à *compte nouveau*, & qu'on ne pouvoit ensuite réaliser qu'au moyen d'un rabais considérable.

De-là, il s'étoit ensuivi que les Assurés qui payoient la Prime comptant, obtenoient une bonification de la part du Courtier.

Pareilles manœuvres donnoient lieu à mille fraudes, & occasionnerent divers procès.

Autres abus. Je ne parlerai pas du commerce que plusieurs Courtiers faisoient pour leur compte, sous des noms interposés, ni des billets de garantie qu'ils fournissoient à ce sujet.

Je ne parlerai pas de l'abus que quelques-uns de nos Courtiers avoient fait de la *Caisse* à eux permise par l'Edit du mois d'Août 1709, par le moyen de laquelle ils s'étoient emparés de tout l'argent de la Province, & de tous les papiers de la Place qu'ils négocioient à leur profit.

Cette multiplicité de fonds s'évanouit bientôt par le crédit immense qu'ils eurent l'imprudence de donner à une foule de Négocians insolvables. En 1770, il fallut, par la continuité de nouvelles fournitures, prévenir l'éclat de plusieurs faillites qui auroient dévoilé le mystere. Le vuide grossissoit sans cesse, & creusoit une mine, dont l'explosion devoit bientôt ébranler Marseille.

Pour couvrir ce gouffre toujours plus profond, on imagina les Mandats & les Billets *en compensation*, ainsi appellés, parce qu'on ne les payoit qu'en papiers. Cette monnoie factice fut prohibée par Arrêt du 6 Mars 1771, qui fit » inhibitions » & défenses à toutes personnes d'employer la clause *payable* » *en compensation* dans tous Mandats, Billets à ordre, Lettres

» de change, & autres papiers de commerce, à peine de » nullité & de 1000 liv. d'amende ».

Malgré cet Arrêt, les Mandats, les Billets, & les Lettres de change continuerent d'être payés en papiers, qu'il fallut par conſéquent multiplier à l'infini. De-là, les Billets appellés vulgairement de *Bindouce*, que les Négocians gênés ou inſolvables faiſoient reſpectivement les uns en faveur des autres. De-là, les Billets ſouſcrits & endoſſés par des Commis. De-là, les Lettres de change tirées ſur des hommes à gage. Cette fabrication de faux papiers ſans ceſſe renouvellés, procuroit une abondance ſtérile, & une facilité empoiſonnée. Les portefeuilles des *Diſpoſeurs* s'en trouverent remplis. On étoit riche en chiffres & en chimeres!

Il étoit naturel que pareils papiers ne puſſent être convertis en argent qu'à perte de finance. Un Arrêt rendu le 20 Décembre 1773, » fit défenſes à toutes perſonnes, leurs émiſ» ſaires & entremetteurs, de retirer un profit illicite des Billets » échus, & Mandats à jour, à peine d'être pourſuivis ex» traordinairement ſuivant la rigueur de l'Ordonnance, contre » les contrevenans.

Ces défenſes ne produiſirent aucun effet. L'argent étoit devenu rare, ſoit parce qu'on craignoit de le convertir en papiers douteux, ſoit parce qu'on marchandoit ſur le prix d'un papier qu'on ne pouvoit réduire au comptant. De-là, la gêne dans toutes les parties du commerce; de-là, les affaires forcées & ruineuſes; de-là enfin, les faillites de 1774. Le réſultat des Bilans remis au Greffe Conſulaire de la part des faillis, fut d'environ cinquante millions de livres.

§. 3. Suppreſſion du Corps des Courtiers de Marſeille.

Je remarquerai ici avec ſatisfaction, que parmi nos Courtiers, pluſieurs avoient ſu ſe garantir de la contagion commune. L'honneur, le devoir, & la probité la plus exacte, n'avoient ceſſé de diriger leurs démarches; mais le bien public exigea une Loi générale. Par l'Edit du mois de Janvier 1777, le Corps & les Offices de nos Courtiers Royaux furent ſupprimés. Le Roi ordonna qu'il ſeroit établi dans Marſeille *ſoixante Courtiers de commerce*, pour y exercer le cour-

tage en vertu de ſimples commiſſions qui ſeroient données par la Chambre du Commerce.

L'article 7 défend » auxdits Courtiers pourvus de commiſſion, » de ne jamais faire le change, ou tenir banque pour leur » compte particulier, ſous leurs noms ou ſous des noms in- » terpoſés, directement ou indirectement; de faire aucun trafic de » marchandiſes pour leur compte, ni tenir caiſſe chez eux, ou » ſigner des lettres de change par aval; *de ne faire aucune aſſu- » rance dans laquelle ils ſoient intéreſſés, directement ou in- » directement, par eux, ou par perſonnes interpoſées, ni de » prendre tranſport des droits des Aſſurés* ».

Le Réglement en forme de Lettres-Patentes du 29 Mai 1778, art. 10, » fait défenſes auxdits Courtiers d'ouvrir des comptes » aux Parties contractantes, à raiſon des Primes; de ſe rendre » garans des Aſſureurs ou des Aſſurés; de prendre charge » de ceux-ci, lorſqu'il y aura lieu à la répétition de quel- » ques pertes ou avaries, & généralement de ſe mêler, directement » ni indirectement, de l'exécution des polices d'Aſſurance ».

Dans l'article 11, il eſt ajouté » que tout Négociant, No- » taire, Courtier, ou autre perſonne qui aura part à quel- » qu'une deſdites contraventions, ou qui aura prêté ſon nom pour » les commettre, *ſera déclaré non recevable en toute action ré- » ſultante des polices d'Aſſurance*, quelles que ſoient les con- » ventions y ſtipulées, & condamné pour la premiere fois à » une amende de 500 liv., qui ſera doublée en cas de ré- » cidive, ſans préjudice de la deſtitution des Courtiers, con- » formément à l'Ordonnance de la Marine &c. ».

SECTION VIII.

Des Etrangers du Royaume.

§. 1. Il eſt permis aux étrangers d'aſſurer & de ſe faire aſſurer.

Le Cardinal Tuſcus, v°. *Aſſecuratio*, *concl.* 537; & Roccus, *de aſſecur.*, *n.* 71, diſent qu'à Florence il y a un Statut, qui prohibe aux Florentins de faire des Aſſurances pour les Etrangers

Etrangers. *Florentiæ adeſt Statutum, prohibens Florentinis facere aſſecurationes pro forenſibus, ſed benè inter cives permittitur fieri illas.*

Pour juſtifier un pareil Statut, on pourroit dire avec Vattel, *liv.* 1, §. 92 *& ſuiv.* » qu'il dépend de la volonté de chaque » Nation d'exercer le commerce avec une autre, ou de ne » pas l'exercer. Et ſi elle veut le permettre à quelqu'une, il » dépend d'elle encore de le permettre ſous telle condition » qu'elle trouvera à propos : car en lui permettant le com- » merce, elle lui accorde un droit ; & chacun eſt libre d'at- » tacher telle condition qu'il lui plait, à un droit qu'il accorde » volontairement ».

Cet Auteur développe la même aſſertion *au liv.* 2, §. 25 & 94. On peut voir la ſavante diſſertation faite à ce ſujet par Marquardus, *lib.* 1, *cap.* 11. *Voyez encore* Valin, *art.* 1, *des Chartes-parties.* Grotius, *liv.* 2, *ch.* 2, §. 20 *& ſuiv.* Pufendorf, *liv.* 3, *ch.* 3, §. 9. Wolff, §. 1131. Hubner, *part.* 1, *ch.* 3, *ſect.* 7, *n.* 5.

Mais, comme l'obſerve Monteſquieu, liv. 20, ch. 8, *la vraie maxime eſt de n'exclurre aucune Nation de ſon commerce ſans grande raiſon.* C'eſt la liberté qui eſt l'ame du commerce, & qui ſeule eſt capable de le porter à ſon dernier terme. C'eſt la concurrence qui développe l'induſtrie, & qui lui donne tout le reſſort dont elle eſt ſuſceptible.

Le commerce maritime eſt du droit des gens. Il ſe fait principalement avec les Etrangers. Si l'on veut que les Etrangers nous ſoient utiles, il faut les traiter comme Concitoyens, & uſer de réciprocité à leur égard.

Nos ancêtres n'avoient eu garde d'interdire le Contrat d'Aſſurance aux Etrangers du Royaume, *Guidon de la Mer, ch.* 3, *art.* 2. Cette liberté a été renouvellée par l'Ordonnance de la Marine, *art.* 1, *h. t.* » Permettons, eſt-il dit, *même aux* » *Etrangers*, d'aſſurer & faire aſſurer dans l'étendue de notre » Royaume, les Navires & marchandiſes.

§. 2. L'Ordonnance a-t elle force de loi au ſujet des Aſſurances faites dans le Pays étranger.

Notre Ordonnance a-t-elle force de Loi au ſujet des Aſſurances faites dans le Pays Etranger ? Cette queſtion a quelquefois été agitée en notre Amirauté. *Infrà ch.* 17, *ſect.* 11. Elle concerne le droit public, & demande d'être examinée avec quelque ſoin.

1°. Pour tout ce qui concerne l'*ordre judiciaire*, on doit ſuivre l'uſage du lieu où l'on plaide. L. 3, §. 6, ff. *de teſtib.*

Pour ce qui eſt de la *déciſion du fonds*, on doit ſuivre en regle générale les loix du lieu où le Contrat a été paſſé. *Ex conſuetudine ejus regionis, in quâ negotium geſtum eſt.* L. 6, ff. *de evictionib.*

Cette diſtinction eſt conſignée dans tous nos Livres. *In his quæ reſpiciunt litis deciſionem, ſervanda eſt conſuetudo loci contractûs. At in his quæ reſpiciunt litis ordinationem, attenditur conſuetudo loci ubi cauſa agitur.* Ranchin ſur Guipape, *queſt.* 162.

Dumoulin, *cout. de Paris*, §. 76, *gl.* 1, *n.* 36. Merlinus, *de pignor.*, *lib.* 4, *queſt.* 41, *n.* 40. Caſaregis, *diſc.* 179, *n.* 57. Louet & Brodeau, *litt.* C, *ch.* 42. Deſpeiſſes, *tit.* 12 *de l'ordre judiciaire*, *ſect.* 1, *art.* 6.

2°. Lorſqu'il s'agit de la capacité de contracter, on doit ſe conformer aux Loix de ſon Prince, dans quelque endroit qu'on ſe trouve, parce que les Sujets du Roi ſont toujours ſes Sujets. Faber, *def.* 3, C. *de legib.* Brodeau ſur Louet, *litt.* C, *ch.* 42, *n.* 2 & 4. D'Ollive, *liv.* 3, *ch.* 25, *pag.* 498. Cochin, *tom.* 1, *pag.* 154 & 545. Cela doit s'entendre, ſauf les droits du tiers.

3°. Brodeau ſur Louet, *litt. D*, *ch.* 49, *n.* 1, dit » que » les François ne peuvent être contraints de plaider hors le » Royaume, tant en matiere civile que criminelle, tous les » Sujets du Roi étant indiſtinctement obligés à ſa Juſtice & » autorité ſouveraine, dont ils ne peuvent être diſtraits ni » exempts, ſoit pour leurs perſonnes, ou pour leurs biens, » en quelque lieu qu'ils ſoient ſitués, ſans licence & permiſſion » du Roi ».

Au nombre 16 on trouve des Arrêts, qui » ont jugé que » les Sujets du Roi ne peuvent être diſtraits de leur Juriſ- » diction naturelle, pour aller plaider hors du Royaume, » *encore que les Contrats par leſquels ils ſe ſont obligés, ſoient* » *paſſés hors le Royaume, avec ſoumiſſion aux Juriſdictions* » *étrangeres* ».

M. d'Agueſſeau, *tom.* 5, *pag.* 87, dit également » que c'eſt » une maxime inviolable qu'un François ne peut jamais être » traduit devant un Juge étranger ».

Par une ſuite du même principe, les Jugemens rendus par des Juges étrangers, ne ſont en France d'aucun poids contre les François. Il faut que la Cauſe y ſoit de nouveau diſcutée. *Ordonnance de* 1629, *art.* 121. M. Jullien, *ſur le Statut de Provence*, *tom.* 2, *pag.* 443. Brodeau ſur Louet, *litt. D*, *ch.* 49, *& ſur l'art.* 101 *de la coutume de Paris*, *n.* 12. Loiſeau, *Garantie des rentes*, *ch.* 9, *n.* 18. Bretonier, *tom.* 2, *pag.* 758.

4°. Il en eſt de même des Jugemens rendus dans l'Etranger, contre un *étranger domicilié en France*. Il faut qu'on vienne également par nouvelle action. *M. Jullien*, *ibid.*

5°. Il n'y a que les Jugemens intervenus dans l'Etranger contre un étranger non domicilié en France, qui ſoient au cas d'être exécutés en France, en vertu d'un *pareatis* qu'on accorde ſans connoiſſance de cauſe. Ce *pareatis* ne peut pas être accordé par les Juges inférieurs; il ne peut l'être que par le Parlement. *Arrêt de Réglement du* 4 *Mai* 1750. M. Jullien, *tom.* 2, *pag.* 442.

6°. La regle dont je viens de parler, a lieu, ſoit en défendant, ſoit en demandant. Le François peut faire aſſigner pardevant les Tribunaux du Royaume, l'Etranger contre qui il veut former quelque action, même perſonnelle; & le Jugement prononcé contre l'Etranger *défendeur*, eſt exécutoire ſur les biens que cet Etranger poſſede en France. Journal des Audiences, *tom.* 1, *pag.* 106. Deniſart, *tom.* 3, *pag.* 577. M. Jullien, *ſur le Statut de Provence*, *tom.* 2, *pag.* 444. *Nouvelle édition de* Duperier, *tom.* 2, *pag.* 448.

Nota. Ce point étoit autrefois controverſé, (*Queſtion* 149 *Joannis Galli.* Mornac, *ad L. ult.* ff. *de juriſdic.* La Peyrere, *pag.* 190) & il n'eſt pas exempt de doute; car la regle *actor ſequitur forum rei*, eſt du droit des gens. M. d'Agueſſeau, *tom.* 5, *pag.* 53. Vattel, *liv.* 2, *ch.* 8, §. 103.

7°. Les Puiſſances étrangeres ont très-fort le droit d'établir en faveur de leurs Sujets, des maximes pareilles aux nôtres.

Cet inconvénient a été prévenu par le Traité d'alliance conclu à Solleure le 28 Mai 1777 entre le Roi & le Corps Helvetique. » Comme il peut arriver fréquemment, eſt-il dit, que » les Sujets de Sa Majeſté, & ceux du Corps Helvetique, » contractent des mariages, faſſent des acquiſitions, ou ſe » lient par des ſociétés, obligations, ou contrats quelconques, » dont il peut réſulter des conteſtations ou des procès, il eſt » convenu que toutes les fois que des particuliers des deux » Nations auront entr'eux quelque affaire litigieuſe, *le Demandeur ſera obligé de pourſuivre ſon action pardevant les Juges naturels du Défendeur;* à moins que les Parties plaidantes ne fuſſent préſentes dans le lieu même du Contrat, » ou ne fuſſent convenues des Juges pardevant leſquels elles » ſe ſeroient engagées de diſcuter leurs difficultés. . . . . Il » eſt de plus convenu, que les Jugemens définitifs en matiere civile, rendus par des Tribunaux ſouverains, ſeront » exécutés réciproquement ſelon leur forme & teneur, dans les » Etats de Sa Majeſté, & dans ceux du Corps Helvetique, » comme s'ils avoient été rendus dans le Pays où ſe trouvera, » après ledit Jugement, la Partie condamnée ».

On trouve dans Brillon, *tom.* 6, *pag.* 434, un ſemblable Traité paſſé en 1658, entre la France & la Suiſſe; & dans Rouſſet, *tom.* 6, *pag.* 20, le Traité d'alliance entre la France & les Cantons catholiques de la Suiſſe, fait en 1715, qui, en l'art. 30, renferme la même déciſion. Voyez encore l'Edit du mois de Décembre 1781, qui fixe les privileges des Sujets des Etats du Corps Helvetique dans le Royaume.

Revenons à ce qui concerne les Aſſurances, & ne perdons

pas de vue qu'elles ſont principalement régies par le droit des gens.

Premier cas. Les regles établies par nos Ordonnances, doivent ſans difficulté être obſervées vis-à-vis de l'*Etranger, qui étant dans le Royaume*, ſe fait aſſurer, ou devient Aſſureur.

L'Etranger qui contracte dans les terres d'un Etat, eſt tenu comme ſujet à temps de cet Etat, de ſe ſoumettre aux loix du Pays. *Qui in aliquo loco contrahit, tanquàm ſubditus temporarius legibus loci ſubjicitur.* Grotius, *de jur. bell., lib.* 2, *cap.* 11, §. 5, *n.* 2; & par raiſon de réciprocité, il peut révendiquer les droits & les privileges de ce même Pays, au ſujet du Contrat qu'il y a paſſé. *Vide* Caſaregis, *diſc.* 15, *n.* 10.

Second cas. Il en eſt de même des Aſſurances qui ſont faites *en France pour compte d'un Etranger;* car tout ce qui concerne la déciſion du fonds, eſt régi par les loix du lieu du Contrat.

L'Amirauté du lieu du Contrat ſera ſans difficulté compétante pour connoître de la matiere. *Ordonnance de* 1673, *tit.* 12, *art.* 17. *Ibiq.* Bornier *& autres Gloſateurs.* Valin, *Ordonnance de la Marine, art.* 1, *tit. de la Compétence, tom.* 1, *pag.* 106.

Troiſieme cas. Si des Etrangers ont contracté entr'eux dans les Pays Etrangers, des Aſſurances *payables en France*, on ſe dirigera pour l'ordre judiciaire, par les formalités qui ſont en uſage dans le lieu où les pourſuites ſeront faites.

Le lieu où le Contrat doit être exécuté, rend le Magiſtrat de ce même lieu compétant. Tel eſt le véritable ſens de la Loi 21, ff. *de oblig. & act.* interprétée par Cujas, *Vide* Valin, *d. loco.*

Le *payement proviſoire* des ſommes aſſurées pourra être ordonné. Roccus, *not.* 100.

Mais pour la déciſion du fonds, on ſe réglera par les loix du lieu du Contrat. Deux Anglois plaidant en France, l'un

demandoit d'être admis à prouver par témoins le prêt d'une ſomme excédant 100 liv., l'autre excipoit de l'art. 54 de l'Ordonnance de Moulins. Il fut jugé par le Parlement de Paris, que l'Ordonnance n'avoit point lieu, d'autant qu'elle va *ad litis deciſionem.* Brodeau ſur Louet, *ch.* 42, *n.* 3.

Quatrieme cas. S'il n'a pas été ſtipulé que l'Aſſurance paſſée en Pays Etrangers, & entre Etrangers, ſeroit exécutée en France, les Juges de France ne pourront pas en connoître. Ainſi jugé par Arrêt du 26 Avril 1695, préſidant M. d'Oppede, au rapport de M. de Ballon, au profit de Villereal pere & fils, Marchands Juifs, réſidans à Livourne, contre Gregoire Diuſcan Archiper, Marchand Arménien. Cet Arrêt explique la diſpoſition trop vague de l'Ordonnance de 1584, *art.* 3, & de celle de la Marine, *tit. de la compét., art.* 1.

Cinquieme cas. Si en Pays Etrangers, un François contracte des Aſſurances avec d'autres François, ſans qu'aucun Etranger y ſoit intéreſſé, on les jugera en France ſuivant l'Ordonnance de la Marine; car la Loi de leur Prince les ſuit par-tout.

Sixieme cas. Si en Pays Etrangers, un François contracte des Aſſurances avec un Etranger, les Juges de France connoîtront de la matiere, à moins que quelque Traité ſemblable à celui de Solleure ne s'y oppoſe.

Je crois que dans ce cas, on doit ſuivre les loix du lieu du Contrat, afin que l'Etranger qui ignore nos uſages, ne ſoit pas trompé. *Infrà ch.* 17, *ſect.* 11.

Il en ſeroit de même du cas où un François feroit faire pour ſon compte des Aſſurances dans l'Etranger.

Au reſte, nous avons beau dire que les François ne ſont juſticiables que des Juges de France. Lorſqu'on eſt Demandeur, & que l'Etranger n'a aucun bien dans le Royaume, on eſt forcé de le pourſuivre chez lui. *Il y a néceſſité d'en paſſer par là*, dit Valin, *art.* 1, *h. t.*, *tom.* 2, *pag.* 27.

Quoique les Jugemens rendus par les Tribunaux étrangers n'aient aucune autorité contre les François, cependant les En-

quêtes priſes & autres preuves duement authentiquées par le Juge étranger, ſont admiſes parmi nous dans les affaires civiles concernant le commerce. Ainſi jugé par Arrêt du 16 Décembre 1745, en faveur du ſieur Poivre, Marchand de Marſeille, contre Blanc, Patron de Tartanne. Il s'agiſſoit d'une Enquête priſe par le Juge de Nice, au ſujet de certaines bales de laine mouillées. Il a été rendu pluſieurs autres Jugemens ſemblables.

§. 3. Caution *judicatum ſolvi.*

Parmi nous, les Etrangers du Royaume ſont ſoumis à donner caution *judicatum ſolvi*, lorſqu'ils ſont demandeurs. Deſpeiſſes, *tom.* 2, *pag.* 471, *art.* 4. Boutaric, *inſt.*, *pag.* 549. Bezieux, *pag.* 143 & 219. Ainſi jugé par Arrêt du 7 Juillet 1744, prononcé par M. le Préſident de Reguſſe, qui condamna un Officier Eſpagnol à donner caution, ou à conſigner 500 liv., avant que d'être admis à pourſuivre les fins d'une Requête par lui préſentée.

Mais la faveur du commerce exempte les Etrangers, quoique demandeurs, de donner caution *judicatum ſolvi*, attendu qu'étant invités à venir négocier en France, il eſt juſte qu'on les traite à l'inſtar des François.

Decormis, *tom.* 2, *pag.* 845, n'explique point ſi les préjugés qu'il rapporte ſont au cas du commerce. Il y a lieu de le croire; & cette conjecture ſe change en certitude à l'égard de l'Arrêt du 2 Juin 1617, qui ſe trouve également rapporté par Buiſſon, *C. de ſatisdat.*, où il fait cette remarque : » Il eſt vrai, dit-il, qu'en cet Arrêt, la Cour fit » une grande conſidération en faveur du négoce, qui ſeroit » ruiné, ſi les Etrangers qui négocient à Marſeille, ne pou» voient pas agir contre les habitans ſans donner caution ».

Tel eſt le cas de l'Arrêt du 31 Janvier 1741, rapporté par M. Jullien, *Statut de Provence*, *tom.* 1, *pag.* 31, lors duquel je plaidai au Parlement pour la premiere fois.

SECTION IX.

Des Sujets d'une Puiſſance ennemie.

Le Réglement de Barcelonne (*Conſulat, ch.* 342) défend *d'aſſurer les effets de l'Ennemi, & déclare nulles telles Aſſurances.*

Le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 5, fait la même prohibition; à moins, dit-il, qu'il n'y ait *licence & ſauf-conduit de trafiquer.*

Cette défenſe eſt une ſuite de l'interdiction de commerce, contenue dans la formule des Déclarations de guerre: » Sa » Majeſté a ordonné & ordonne à tous ſes Sujets, Vaſſaux » & Serviteurs, de courre ſus aux **. tant par mer que par » terre, & leur eſt défendu & défend d'avoir ci-après avec » eux aucune communication, *commerce*, ni intelligence, à » peine de la vie ».

Cependant durant le cours de la derniere guerre, les Négocians Anglois aſſuroient nos marchandiſes, & nous rendoient la valeur des priſes que nous faiſoient ceux de leur Nation. Valin, *art.* 3, *pag.* 30. Pothier, *n.* 45.

Puiſque les François faiſoient faire alors à Londres des Aſſurances pour leur compte, il ſembloit, par réciprocité de raiſon, que les Négocians de Londres duſſent être autoriſés à ſe faire aſſurer en France. Le cas ſe préſenta dans une Cauſe, dont voici les circonſtances.

En 1757, les ſieurs Goudet & Peſchier, Négocians de Marſeille, chargerent deux balles de ſoie, pour compte de la Dame veuve *Frére*, dans le Vaiſſeau *la Demoiſelle Margueritte*, Capitaine Jacob Obſenmoen, Danois, pour porter à Hambourg, & conſigner à ladite Dame.

Ils firent aſſurer 8000 liv. „ *pour compte de qui il appar-* „ *tiendra*, quoiqu'il ſoit déclaré dans le connoiſſement, eſt-il „ ajouté, que c'eſt pour compte de Madame la veuve Frére „ de

„ de Hambourg, & c'eſt ſur deux balles de ſoie chargées à „ la conſignation de ladite Dame dans le Vaiſſeau *la Demoiſelle* „ *Marguerite* „.

Ce Vaiſſeau fut pris & conduit en Angleterre.

Le 28 Septembre de la même année 1757, Pierre-Antoine Planche, *natif de Vevay en Suiſſe*, domicilié en Angleterre, déclara à ſerment pardevant le Magiſtrat Anglois, que les deux balles de ſoie lui appartenoient. Il les réclama.

Le 7 Octobre ſuivant, Sentence de la Haute-Cour de l'Amirauté d'Angleterre, qui confiſque partie du chargement de ce Navire, & entr'autres les deux balles de ſoie, *comme appartenantes à des François, ou autrement ſujettes à confiſcation.*

Requête des ſieurs Goudet & Peſchier contre les Aſſureurs. Ceux-ci demandoient qu'on leur expliquât le *pour compte.* Les Aſſurés répondoient qu'ils n'y étoient pas obligés.

Alors les Aſſureurs communiquerent l'acte du 18 Septembre 1757, par lequel Planche, *domicilié en Angleterre*, ſe déclaroit propriétaire des ſoies.

Goudet & Peſchier ne nierent point ce fait; mais ils diſoient que Planche n'étoit pas Anglois.

Sentence de l'Amirauté de Marſeille, rendue le 18 Décembre 1759, qui mit les Aſſureurs hors de Cour & de procès, avec dépens, en reſtituant par eux la Prime, ſous la déduction de demi pour cent du droit de ſignature. L'unique motif de ce Jugement, fut que, l'Aſſuré étant domicilié en Angleterre, & Sujet à temps d'un Roi ennemi, l'Aſſurance étoit nulle.

Arrêt du 16 Juin 1761, au rapport de M. de Boutaſſy fils, qui confirma la Sentence.

Lors de cet Arrêt, la queſtion de droit public ne fut ni agitée, ni même propoſée.

Le Concile de Latran tenu ſous le Pontificat d'Alexandre III, exhortoit les Princes Chrétiens à reſpecter dans leurs guerres le Laboureur & le Négociant. *Peregrini, mercatores, ruſtici, euntes & redeuntes, & in agriculturâ exiſtentes, & animalia*

quibus arant, & ſemina portant in agrum, congruâ ſecuritate lætentur, cap. 2, *extra. de treugâ & pace.*

En 1556, il fut ordonné par des Edits publiés en France & en Hollande, que la pêche du Hareng ne ſeroit pas troublée (*). Et au mois de Décembre 1552, les États Généraux des Provinces-Unies rendirent une Ordonnance, par laquelle *le Commerce fut toléré pendant la guerre*, en prenant de certaines précautions. Bouchaud, *théorie des Traités de Commerce, ch.* 10, *ſect.* 1, *pag.* 251.

Le Gouverneur des Pays-Bas Eſpagnols *ayant commencé des actes d'hoſtilités par toute la frontiere*, Louis XIV. par ſa Déclaration de guerre du 20 Octobre 1673, ordonna *à tous ſes Sujets de courre ſus aux Eſpagnols, tant par mer que par terre.* Mais le Commerce maritime ne fut pas interdit entre les deux Nations.

DE PAR LE ROI.

» Sa Majeſté étant informée que les » Capitaines, Maîtres & Propriétai- » res des Vaiſſeaux marchands des » Provinces de Flandres, & autres » *ennemis* de Sa Majeſté, recher- » chent par tous moyens poſſibles de » pouvoir continuer le commerce, » & envoyer leurs Vaiſſeaux dans » les Ports du Royaume, pour y » charger les denrées & marchan- » diſes qui leur ſont néceſſaires, » & pour cet effet, prennent des » Paſſe-ports, Lettres de mer, & » Equipages des Nations neutres: » ce qui ne les empêche point » d'être pris par les Armateurs » Sujets de Sa Majeſté, & ſont en- » ſuite ou relâchés, quand la preuve » eſt ſuffiſante, ou confiſqués. Et » d'autant que Sa Majeſté pour- » roit retirer les mêmes avantages » que les Propriétaires de ces Vaiſ- » ſeaux donnent pour ſe ſervir du » nom des Sujets des Nations neu- » tres : Sa Majeſté a ordonné & » ordonne qu'à l'avenir il ſera dé- » livré des Paſſe-ports à tous Ca- » pitaines, Maîtres & Propriétaires » des Vaiſſeaux marchands Flamans, » & autres *Ennemis* de Sa Majeſté, » qui voudront faire commerce » dans le Royaume, en payant

(*) Voyez la lettre du Roi à M. l'Amiral, du 5 Juin 1779, au ſujet de la Pêche. Voyez encore Cleirac, pag. 544, où il eſt parlé des *treves pêcheresſes.*

» par eux un écu pour chacun » tonneau, par forme de contri- » bution. Veut Sa Majeſté que » tous les Vaiſſeaux qui ſeront mu- » nis deſdits Paſſe-ports, ſoient li- » bres, & ne puiſſent être arrêtés » dans leur navigation, pour quel- » que cauſe, ou ſous quel pré- » texte que ce ſoit. Fait défenſes » Sa Majeſté à tous Capitaines de » ſes Vaiſſeaux de guerre, & à tous » Armateurs ſes Sujets, de les » arrêter, ſur peine de la vie. Mande » & ordonne Sa Majeſté à M. le » Comte de Vermandois, Amiral » de France, aux Vice-Amiraux, » Lieutenans-Généraux, Intendans, » Chefs d'Eſcadres, & Commiſ- » ſaires-Généraux, de tenir la main » à l'exécution de la préſente Or- » donnance, qu'elle veut être pu- » bliée & affichée dans ſes Ports & » Arcenaux de Marine. Fait à St. » Germain-en-Laye, le 19 Dé- » cembre 1673. *Signé*, LOUIS. Et » plus bas, *Colbert* ».

Il ſeroit à deſirer pour l'avantage des Nations, qu'un pareil arrangement fût adopté dans toutes les guerres. M. l'Abbé de Mably (*Droit public de l'Europe*, *ch.* 12, *ſect.* 1, *pag.* 308) „ demande pourquoi deux Nations qui ſe déclarent la guerre, „ s'interdiſent-elles d'abord tout commerce récipoque? Peut-être, „ dit-il, eſt-ce un reſte de barbarie, ou plutôt une politique „ timide & ſtérile en reſſources, qui a perſuadé qu'il étoit „ dangereux de recevoir chez ſoi les Sujets de ſon Ennemi. „ Il ſeroit imprudent de leur accorder en tems de guerre, la „ même liberté dont ils jouiſſent pendant la paix. Mais quel „ inconvénient y auroit-il pour deux peuples, de convenir „ reſpectivement d'une ou de pluſieurs Places de franchiſe que „ leurs Négocians pourroient fréquenter avec liberté? Il ſeroit „ facile d'y établir une police capable de raſſurer la politique „ la plus ſoupçonneuſe. En interdiſant le commerce, on veut „ nuire à ſon Ennemi, mais on ſe fait aſſurément un tort „ conſidérable à ſoi-même. Il n'y a point d'état qui ne ſe reſ- „ ſente de ce défaut de circulation. Les Marchands ſe trou- „ vent ſurchargés d'une grande quantité de marchandiſes; elles „ dépériſſent dans leurs magaſins; les fonds ne rentrent point; „ les Manufactures languiſſent, & les Ouvriers qui faiſoient „ la richeſſe du Pays, lui deviennent à charge; les productions „ de la terre ſe perdent faute de conſommation. D'ailleurs, „ ſi le commerce roule ſur les denrées néceſſaires, il ſe

„ continuera en contrebande, malgré toutes les défenſes; &
„ les Etats ſe trouvent fruſtrés du produit de leurs douanes.

„ On ne peut remédier à un abus ſi fâcheux pour tous
„ les Commerçans, & dont, par contre-coup, tous les ordres
„ de citoyens éprouvent les ſuites funeſtes, qu'après avoir
„ proſcrit un uſage encore plus pernicieux, & qui multiplie
„ ſans néceſſité les maux de la guerre; on ſent que je veux
„ parler des pirateries qui s'exercent ſur les Navires Mar-
„ chands, dès que deux Puiſſances ceſſent d'être en paix.
„ Comment des Nations qui regardent le commerce comme
„ le fondement le plus ſolide de leur grandeur, & qui font
„ tant d'efforts pour étendre leurs correſpondances, n'ont-
„ elles pas compris juſqu'à préſent combien il leur ſeroit
„ avantageux de convenir entr'elles de quelques articles
„ propres à aſſurer la navigation de leurs Commerçans en
„ tems de guerre? „

Pour en revenir à mon ſujet, j'obſerverai que le Commerce des Aſſurances qui, lors de la derniere guerre, n'avoit pas été interrompu entre les François & les Anglois, continue également pendant la guerre actuelle. Il ſe fait ſous le nom des Commiſſionnaires, & *pour compte de qui il appartient.* Les pertes reſpectives ſont payées ſans difficulté.

CHAPITRE V.

DES PARTIES CONTRACTANTES.

SOMMAIRE.

SECT. I. *La police doit contenir le nom de l'Aſſuré.*

SECT. II. *La queſtion de propriété ne peut pas être élevée contre celui qui agit en vertu du Contrat, à moins qu'il n'y ait fraude.*

SECT. III. *Commiſſionnaire qui agit pour compte d'autrui, eſt-il tenu perſonnellement?*

§. 1. *Droit commun.*
§. 2. *Uſage du commerce.*
SECT. IV. *De l'Aſſuré pour compte d'autrui.*
§. 1. *Doit lui-même la prime.*
§. 2. *Peut demander la perte.*
§. 3. *Doit rendre aux Aſſureurs compte du ſauvé.*
§. 4. *Le mot* ſe fait aſſurer, *eſt un terme technique.*
SECT. V. *De l'Aſſureur pour compte d'autrui.*
SECT. VI. *Commiſſionnaire doit exécuter l'ordre tel qu'il lui a été donné.*
§. 1. *Commiſſionnaire qui excede le Mandat.*
§. 2. *Ratification.*
§. 3. *Fréquentes plaintes des Commettans, au ſujet de notre clauſe* franc d'avarie.
SECT. VII. *Commiſſionnaire eſt-il tenu de la ſolvabilité des Aſſureurs ?*
SECT. VIII. *Commiſſionnaire qui omet de faire les Aſſurances commiſes.*
SECT. IX. *Commiſſionnaire peut-il ſe rendre lui-même Aſſureur ?*
SECT. X. *Aſſurance ſignée par des Commis de Courtier.*

LES Aſſurances par commiſſion ſont très-fréquentes à Marſeille. Elles favoriſent le commerce, dont elles forment une branche conſidérable. L'uſage a introduit à cet égard certaines regles qui paroiſſent contraires au droit commun, mais qui ont été dictées par le bien général. La confiance publique & la facilité des affaires veulent qu'en cette matiere, le Commiſſionnaire ſoit revêtu des actions actives & paſſives de ſon Commettant ; & que pour l'exécution des Polices d'Aſſurance, il n'y ait vis-à-vis du tiers preſque aucune différence entre celui qui agit pour ſon intérêt perſonnel, & celui qui agit pour l'intérêt d'un ami.

Dans le préſent Chapitre, je conſidérerai la perſonne de l'Aſſuré ou de l'Aſſureur ſous la ſeule qualité de partie contractante ; dans le Chapitre 11, je parlerai du *pour compte*.

SECTION I.

La Police doit contenir le nom de l'Aſſuré.

La police contiendra, dit l'art. 3, h. t., *le nom de celui qui ſe fait aſſurer, ſa qualité de Propriétaire ou de Commiſſionnaire.*

En parlant de la forme intérieure & eſſentielle du Contrat d'Aſſurance, j'ai dit que la police doit néceſſairement contenir *le nom de celui qui ſe fait aſſurer;* car l'Aſſuré & l'Aſſureur ſont deux co-relatifs, dont l'un ne ſauroit ſubſiſter ſans l'autre; & s'il faut qu'on ſache qui ſont ceux qui aſſurent, il faut qu'on ſache auſſi quel eſt celui qui ſe fait aſſurer.

Si celui qui ſe fait aſſurer ne déſigne aucun *pour compte*, il eſt préſumé agir pour lui-même, & *en qualité de Propriétaire.* S'il agit pour autrui, l'Ordonnance ne l'oblige pas à déſigner ſa *qualité de Commiſſionnaire.* Il énoncera cette qualité, s'il le trouve bon.

Mais, ſoit qu'il nomme ſon Commettant, ſoit qu'il ne le nomme pas, il eſt conſidéré vis-à-vis des Aſſureurs, comme vrai Aſſuré : car les Commiſſionnaires contractent ſouvent en leur nom propre, quoique ce ſoit pour leur Commettant, dont ils ont ordre de ne pas divulguer les affaires. Caſaregis, *diſc.* 5, *n.* 92; *diſc.* 161, *n.* 24; *diſc* 56, *n.* 12. *Il camb. inſtr.*, *cap.* 3, *n.* 58. Anſaldus, *diſc.* 30, *n.* 32. Straccha, *de adjecto*, *art.* 12, *n.* 1, 3, *pag.* 606.

L'omiſſion de la qualité de Commiſſionnaire, n'altere en rien les droits du Commettant vis-à-vis du Commiſſionnaire, ni ceux de celui-ci vis-à-vis du premier. La bonne foi ne permet ni à l'un ni à l'autre d'uſer entr'eux d'aucun ſubterfuge. Caſaregis, *diſc.* 43, *n.* 39; *diſc.* 161, *n.* 6. *Il camb. inſtr.*, *cap.* 3, *n.* 57. Mantica, *de tacit.*, *lib.* 7, *tit.* 18. Pothier, *des oblig.*, *n.* 448.

Le tiers, dont l'intérêt n'eſt pas bleſſé par l'omiſſion de la

qualité de Commiſſionnaire, ne peut s'en plaindre, ainſi que je le dirai bientôt plus amplement. Il ſuffit que le connoiſſement ſoit relatif à la police d'Aſſurance. *Infrà*, *cap.* 11.

On ne doit donc s'arrêter ni au Réglement de Barcelonne, (*ch.* 349 *du Conſulat*) qui ſoumettoit l'Aſſuré à jurer que la choſe aſſurée lui appartenoit, ni au Statut de Gênes, ni à toutes les diſtinctions faites par pluſieurs Auteurs qui parlent d'après les Loix de leur pays.

SECTION II.

La queſtion de propriété ne peut pas être élevée contre celui qui agit en vertu du Contrat.

Dès que la Police d'Aſſurance eſt conforme au connoiſſement, peu importe aux Aſſureurs que les effets aſſurés appartiennent, ou non, à la perſonne aſſurée. Il ſuffit que la matiere du riſque ſe trouve dans le Navire. Les Aſſureurs ſont non recevables à oppoſer à l'Aſſuré le défaut de propriété. *Agenti ex contractu, non poteſt opponi queſtio dominii.* Santerna, *part.* 4, *n.* 48. Rote de Gênes, *dec.* 5, *n.* 11. Roccus, *not.* 46. Stypmannus, *part.* 4, *ch.* 7, *n.* 403. Straccha, *gl.* 10, *n.* 5. Anſaldus, *diſc.* 12, *n.* 13. Marta, *tom.* 3, *v°. Aſſecuratio*, *cap.* 2. Valin, *art.* 61, *h. t.*, *pag.* 134.

S'il y a fraude.

Cette regle ceſſe toutes les fois que la ſimulation du *pour compte* a été pratiquée en fraude de l'Aſſureur. *Niſi hoc fuiſſet factum in fraudem aſſecuratoris.* Roccus, *not.* 46. Comme ſi l'on fait aſſurer ſous le nom d'un neutre, les marchandiſes qui appartiennent à ceux qui ſont en guerre avec quelque Puiſſance maritime; dans ce cas, les marchandiſes venant à être priſes, l'Aſſureur peut oppoſer à l'Aſſuré la queſtion de propriété, parce qu'il y a eu dol: *certè in hoc caſu credo quod liceat aſſecuratori, ſi prædictæ merces hoc de caſu capiantur, dicere tuæ non erant res; quia iſte aſſecurator non erat aliter aſſecuraturus*

ſi ſciret merces eſſe prædictorum, item quia aſſecuratus videtur eſſe in dolo & fraude. Santerna, *part.* 5, *n.* 11 *& ſeq.*

Si une pareille ſimulation eſt prouvée, les Aſſureurs ne doivent point répondre de la priſe des choſes aſſurées. Ainſi jugé par Arrêt du 28 Juin 1747, rendu au rapport de M. de Boutaſſy, en faveur des Aſſureurs ſur le Vaiſſeau l'*Alexandre*, contre les ſieurs Butiny & Folsch, Négocians à Marſeille, qui avoient fait aſſurer ſous leur nom, des marchandiſes qu'on reconnut qui appartenoient à des Anglois, dans le temps que ceux-ci étoient en guerre avec les Eſpagnols. La preuve de cette ſimulation fut rapportée par les Aſſureurs.

Autre déciſion. Les ſieurs Carbonel freres, Marchands à Marſeille, firent aſſurer ſous le nom emprunté de *Charles Cutayar*, *Maltois*, la ſomme de 80000 liv. ſur les facultés du Chebec *l'Immaculée Conception & St. François de Paule*, Capitaine *Romano*. Ce Navire fut pris & conduit à Gibraltar. La cargaiſon fut déclarée de bonne priſe par jugement de la Vice-Amirauté du 30 Novembre 1747, ſur le fondement, étoit-il dit, que les marchandiſes appartenoient *au Roi de France, ſes Vaſſaux & Sujets.*

Requête préſentée au Tribunal de l'Amirauté de Marſeille, ſous le nom de Charles Cutayar, contre les Aſſureurs, à qui, pour preuve du ſiniſtre, on communiqua le jugement de la Vice-Amirauté de Gibraltar.

Sentence rendue à l'Audience, qui condamna proviſoirement les Aſſureurs à payer les ſommes aſſurées, en donnant par l'Aſſuré bonne & ſuffiſante caution.

Arrêt du 13 Août 1748 qui confirma cette Sentence proviſoire.

Les ſieurs Carbonel eux-mêmes furent admis pour cautions, & reçurent les ſommes aſſurées.

Cependant les Aſſureurs vinrent à bout d'avoir un extrait en forme de la procédure priſe à Gibraltar, & de toutes les pieces y jointes. La ſimulation fut alors pleinement dévoilée. Les Aſſureurs

Aſſureurs demanderent, par une Requête incidente, la reſtitution proviſoire des ſommes qu'ils avoient été contraints de payer.

Sentence du 8 Décembre 1749, qui déboute Cutayar de ſa Requête principale ; qui le condamne à la reſtitution des ſommes aſſurées, avec intérêts, dépens & contrainte par corps ; qui déclare commune, contre les ſieurs Carbonel, les adjudications prononcées ; mais qui déboute les Aſſureurs de leur Requête incidente.

L'on ne crut pas que le Tribunal eût l'autorité de prononcer le *contre-proviſoire*. *V. infrà ch. 20, ſect. 4.*

Les ſieurs Carbonel appellerent de cette Sentence. Mais ils ſe départirent enſuite de leur appel ; & ils rembourſerent les ſommes qu'ils avoient reçues.

SECTION III.

Commiſſionnaire qui agit pour compte d'autrui, eſt-il tenu perſonnellement ?

§. 1. Droit commun.

En regle générale, le Commiſſionnaire qui agit en cette qualité, n'eſt pas tenu en ſon nom propre. *L. 20, ff. de inſt. act. L. 6, §. 1, ff. de negot. geſt. L. 4, C. quod cum eo.* Il eſt ſimple facteur & miniſtre : *nudus executor, nudus miniſter. Actus non tribuitur ipſi, ſed domino.* Caſaregis, *diſc. 5, n. 10 & ſequ.* Anſaldus, *diſc. 30, n. 15.* Straccha, *gl. 11, n. 15.*

Il n'eſt obligé à rien de plus qu'à exhiber ſon mandat, ou à rapporter la ratification. Anſaldus, *diſc. 30, n. 28 & 29.* Deſpeiſſes, *tom. 1, pag. 51, n. 5, pag. 159, n. 4.* Dumoulin, *ad rubr. de verb. oblig., n. 80.* Faber, *def. 6, n. 2. C. de evict.* Caſaregis, *diſc. 37, n. 7 & 11.* Savary, *tom. 1, part. 2, pag. 236.* Boniface, *tom. 3, pag. 368, n. 4.*

Il eſt encore de regle que celui qui agit *pour compte d'ami*, ou pour une perſonne à nommer, n'eſt pas obligé en ſon propre, & n'acquiert rien pour lui-même, dès qu'il nomme la perſonne pour laquelle il s'étoit montré. Cette nomination

a un effet rétroactif à l'époque du Contrat, lequel eſt conſidéré comme s'il avoit été paſſé par la perſonne nommée. Caſaregis, *diſc.* 5, *n.* 5, 22 & 85; *diſc.* 31, *n.* 17; *diſc.* 139, *n.* 1 & *ſuivans.* Mantica, *de tacitis, lib.* 14, *tit.* 28, *n.* 22.

§. 2. Uſage du commerce.

D'après ces principes, il ſemble que celui qui aſſure, ou ſe fait aſſurer nommément pour compte d'autrui, n'eſt pas obligé en ſon nom propre. *Guidon de la Mer, ch.* 2, *art.* 6.

Cependant l'uſage eſt contraire, (& l'on ſait que dans le commerce, l'uſage l'emporte aiſément ſur la théorie du droit. Straccha, *gl.* 11, *n.* 15. Caſaregis, *diſc.* 190, *n.* 13).

Voici deux Arrêts du Parlement d'Aix, qui ont décidé que dans le commerce maritime, celui qui contracte *pour compte* d'autrui, n'eſt pas moins obligé en perſonne.

Le Capitaine Montorſy, commandant la barque *St. Jacques & St. Antoine de Padoue*, fréta cette Barque à Lefort & Detraytorens de Marſeille, *pour compte & riſque de Jean-Jacques Long, Hadinard & Nadal de Turin*, pour ſe rendre à Nice, y conſigner aux Correſpondans des Affréteurs les marchandiſes chargées, prendre de ces Correſpondans d'autres marchandiſes, les porter à Salonique, &c. Le Capitaine arriva à Nice, où on refuſa de lui conſigner les marchandiſes pour Salonique. Il revint à Marſeille & attaqua Lefort & Detraytorens en payement des nolis, &c. Ceux-ci oppoſerent que ce n'étoit pas contr'eux qu'il devoit diriger ſon action, parce qu'ils n'avoient contracté que comme Procureurs de leurs Correſpondans de Turin. Sentence du 4 Mars 1759, qui ordonne que Montorſy vérifiera que Lefort & Detraytorens ſont intéreſſés dans le noliſement dont il s'agit. Arrêt du 25 Juin 1761, au rapport de M. de Nibles, qui réforma cette Sentence avec dépens, & qui décida que l'action avoit été bien intentée contre Lefort & Detraytorens.

Autre Arrêt. Le Capitaine Fréderic Johannes, Hollandois, commandant le Navire *le Payſan de Friſe*, fréta ſon Vaiſſeau à Grimod pere, Fils & Brot, *agiſſans d'ordre de Pierre Charron de Livourne.* Le Capitaine s'obligea d'aller à Porto-ré

prendre les ordres de Charron. Le nolis fut ſtipulé à 5310 piaſtres courantes de huit Réaux de Livourne. Le Capitaine arrivé à Porto-ré, reçut un chargement de planches, qu'il porta à Carthagêne, où les planches furent vendues 2600 piaſtres que le Capitaine reçut. Il demanda les 2710 piaſtres pour reſte de ſon fret, on les lui refuſa. Revenu à Marſeille, il ſe pourvut contre Grimod pere, Fils & Brot en payement du reſte du nolis promis. Ils déclinerent le Tribunal, ſur le fondement qu'il falloit que le Capitaine ſe pourvût à Livourne contre Charron. Sentence du 11 Janvier 1763 qui les déboute du déclinatoire. Arrêt du 26 Août ſuivant qui confirme la Sentence.

Revenons maintenant au Commiſſionnaire qui *ſe fait aſſurer*, ou qui *aſſure* pour compte d'autrui : ce ſera la matiere des deux Sections ſuivantes.

SECTION IV.

De l'Aſſuré pour compte *d'autrui.*

§. 1. Doit lui-même la prime.

L'intention des Parties eſt que celui qui fait faire l'Aſſurance, ſoit perſonnellement obligé au payement de la prime. On ne connoît que lui ; c'eſt de lui ſeul qu'on ſuit la foi. La perſonne *pour compte* de qui l'Aſſurance ſe fait, eſt ſouvent un homme étranger de la Place, ou qui n'y a aucun crédit.

Valin, *art.* 3, *h. t.*, *pag.* 32, & Pothier, *n.* 98, atteſtent que » l'uſage du commerce eſt que l'Aſſureur s'adreſſe au Com» miſſionnaire pour le payement de la prime ».

Ainſi jugé par Sentence de notre Amirauté le 30 Mai 1758, contre Beſſon & Fils, & toutes les fois que la queſtion s'eſt préſentée.

Mais l'Aſſureur a-t-il également action contre le Commettant pour le payement de la prime ? Caſaregis, *diſc.* 5, *n.* 26, eſt d'avis indéfiniment pour l'affirmative.

Je crois qu'il faut diſtinguer. Si le Commettant doit encore la prime, l'Aſſureur aura l'action utile contre lui ; mais ſi le Commettant avoit payé la prime à ſon Commiſſionnaire, l'Aſſureur ſeroit borné à l'action directe contre celui-ci, parce que le Commettant a payé de bonne foi, & que l'Aſſureur ne devoit pas faire crédit au Commiſſionnaire. *Vid.* Savary, *liv.* 3, *ch.* 2, Le Praticien des Juge & Conſuls, *ch.* 8, *pag.* 32.

§. 2. Peut demander la perte.

Le Commiſſionnaire qui s'eſt fait aſſurer pour compte d'autrui, & qui eſt porteur de la police, peut, en ſon nom propre, faire abandon & demander la perte. Ainſi jugé par l'Arrêt du 22 Mai 1759 au rapport de M. de Boades, en faveur de Barthelemy Benza, qui s'étoit fait aſſurer 46200 liv. *pour compte de Laurent & Jérome Ghiglino*, ſur le corps & facultés du Vaiſſeau l'*Immaculée Conception & St. Ignace de Loyola.*

§. 3. Doit rendre aux Aſſureurs compte du ſauvé.

L'Aſſuré Commiſſionnaire ſe confond avec ſes Commettans ; il ne forme, en quelque maniere, avec eux, qu'une ſeule & même perſonne vis-à-vis des Aſſureurs. Il eſt donc ſoumis aux mêmes obligations ; & doit par conſéquent rendre compte des effets ſauvés, dans le même goût que les Commettans y ſont ſoumis eux-mêmes.

S'il en étoit autrement, la regle ſeroit injuſte par défaut de réciprocité. Si moi Aſſureur je ſuis obligé de vous payer la perte, vous devez de votre côté me reſtituer les effets recouvrés qui ſont en vos mains, ou en celles de votre Commettant, que vous repréſentez, que je ne puis ni ne dois connoître.

Lorſqu'il s'agiſſoit de payer la perte, j'aurois été non recevable à vous oppoſer votre qualité de Commiſſionnaire ; vous êtes donc, à votre tour, non recevable à m'oppoſer cette qualité, pour vous diſpenſer de remplir l'obligation à laquelle le délaiſſement vous a ſoumis.

En un mot, ſi l'action directe vous a compété contre moi, je ſuis fondé à intenter contre vous l'action contraire. Car, ſuivant les maximes de droit & la ſaine raiſon, ces deux actions procédant de la même ſource, *pari paſſu ambulant. V. infrà ch.* 17, *ſect.* 7.

Il réſulte de ce qui vient d'être dit, que le mot *ſe fait aſſurer pour compte de . . .* eſt un terme technique, qui ſignifie parmi nous que le dénommé dans la police ſe rend le Contrat perſonnel, & auſſi perſonnel que s'il avoit dit qu'il faiſoit aſſurer tant pour lui-même, que pour compte de ſon Commettant. Cela eſt aſſez relatif à l'uſage de Gênes, dont je parlerai *infrà ch.* 11, *ſect.* 4. *Vid.* Valin, *art.* 3, *h. t. pag.* 32.

§. 4. Le mot *ſe fait aſſurer*, eſt un terme technique.

SECTION V.

De l'Aſſureur pour compte d'autrui.

L'Aſſureur qui ſigne *pour compte d'ami*, & même pour compte d'une perſonne qu'il nomme, eſt perſonnellement obligé de payer la perte. Ainſi jugé par notre Amirauté le 7 Février 1766, en faveur de Glaivau freres, contre Lazare Dalmas, qui s'étoit rendu Aſſureur *en qualité de Directeur de la Compagnie générale des Aſſurances à Paris.* Le ſieur Dalmas appella de cette Sentence; & à la faveur d'une écrite, par laquelle *il s'obligea perſonnellement à payer la ſomme aſſurée*, il obtint de la part des Aſſurés, le 30 Juin 1767, un Arrêt *de conſenſu* qui parut réformer la Sentence. Mais cette anecdote, qui fut publique dans le temps, ſervit plutôt à confirmer l'uſage dont il s'agit, qu'à le détruire.

Le ſieur Jacques Guimarra, *en qualité de Directeur de la Compagnie des Aſſurances maritimes, établie dans la Ville de Barcelonne*, avoit pris riſque à Marſeille dans une foule de Polices d'Aſſurance.

N'ayant pas été nanti des fonds néceſſaires pour payer les pertes, il faiſoit des mandats ſur ſa Compagnie. Le ſieur Journu neveu, aſſuré pour 4160 liv., refuſa de recevoir une pareille indication, & préſenta Requête contre Guimarra, en condamnation de cette ſomme.

Sentence du 9 Juin 1780, qui condamna le ſieur Guimarra

à payer proviſoirement la ſomme demandée, en donnant par le ſieur Journu bonne & ſuffiſante caution. Arrêt du 21 Juillet ſuivant, qui débouta Guimarra de ſa Requête en ſurſéance.

Ce dernier s'oppoſa au commandement à lui fait, & ſoutint que n'ayant ſigné la Police qu'*en qualité de Directeur de la Compagnie de Barcelonne*, il n'étoit pas tenu perſonnellement d'une obligation contractée *mandantis nomine.*

Sentence du 18 Août d'après, qui ordonna que Guimarra ſeroit *perſonnellement contraint* par toute voie, même par corps, au payement des 4160 liv.

Il conſulta M. Vitalis & moi. Nous lui répondîmes qu'on avoit bien jugé; & il paya.

SECTION VI.

Commiſſionnaire doit exécuter l'ordre tel qu'il lui a été donné.

§. 1. Commiſſionnaire qui excede le mandat.

On verra dans le Chapitre XI. combien il importe que le connoiſſement ſoit relatif à la police; & on verra dans le Chapitre VI. qu'il n'eſt pas moins eſſentiel de déſigner & caractériſer le Navire qui fait l'objet de l'Aſſurance.

Les procès qui ſe ſont élevés ſur l'un & l'autre de ces deux points, ont été le plus ſouvent occaſionnés par le peu d'attention des Commiſſionnaires à exécuter les ordres dans la forme preſcrite.

Les devoirs & l'autorité du *légat* ſont fort différents de ceux du *général*: l'un doit ſuivre exactement les ordres qu'il a reçus; l'autre peut librement faire tout ce qu'il juge à propos pour le bien des affaires. *Aliæ ſunt legati partes, atque imperatoris: alter omnia agere ad præſcriptum; alter, liberè ad ſummam rerum conſulere debet.* Cæſar. *de bello civili*, lib. 3.

Aulu-gelle, *lib.* 1, *cap.* 13, rapporte que P. Craſſus Mutianus ayant beſoin d'un mât pour en faire un bélier, écrivit au Chef des Entrepreneurs de lui envoyer *le plus gros* des deux mâts qui ſe trouvoient dans une place. Celui-ci envoya

le plus petit. *Quem esse magis idoneum, aptioremque faciendi arieti, facilioremque portatu existimabat, minorem misit.* Crassus le fit comparoître devant lui, & le condamna à recevoir des coups de verges : *corrumpi atque dissolvi officium omne imperantis ratus, si quis ad id quod facere jussus est, non obsequio debito, sed consilio non considerato respondeat.*

Vid. Vattel, *liv.* 3, *ch.* 15, §. 231.

Il est libre au Commissionnaire de ne pas accepter le mandat. *L.* 22, §. 11. ff. *mandati* ; mais s'il l'accepte, il ne lui est permis ni d'en excéder les bornes, ni de s'écarter de la forme déterminée. *Quoties certum mandatum sit, recedi à formâ non debet.* L. 46. ff. *cod.*

Joseph Daniel de Naples écrivit à Philippe Rangony de Marseille de lui envoyer *par premiere Félouque* une balle de marchandises. Le sieur Rangony chargea la balle dans *une Tartanne* qui fit naufrage. Sentence rendue par le Tribunal de l'Amirauté de Marseille le 3 Février 1764, qui condamna le sieur Rangony à payer le prix de la balle & accessoires.

Jean-Baptiste Gonelle de Grasse, donna ordre à Charles Honnorat de Marseille, de charger certaines marchandises dans le premier *Vaisseau* qui partiroit pour Rouen. Honnorat les chargea dans une *Pinque* qui fit naufrage. Arrêt du 30 Juin 1766 au rapport de M. de Lubiere, qui condamna Honnorat aux dommages & intérêts. Mon frere Joseph Émérigon étoit l'Avocat de Gonelle.

La rigidité de cette Jurisprudence est absolument nécessaire pour maintenir le bon ordre dans le commerce qui se fait par commission. Tout Commissionnaire qui excede, ou ne remplit pas la forme de son mandat au sujet des armemens, ou des chargemens, ou des assurances, se rend les événemens propres, & répond des cas fortuits. *Mandato dato de assecurandis, vel transvehendis mercibus sub aliquâ conditione, vel qualitate, si non est adimpletum mandatum, etiam in qualitatibus, tenetur mandatarius de casu sinistro.* Casaregis, *disc.* 1, *n.* 26, *& disc.* 119, *n.* 4. Roccus, *not.* 72.

Il est cependant des Auteurs qui ont soutenu, que si le

Commiſſionnaire ne trouvoit pas à charger dans un Navire de la qualité déſignée, il pourroit, ſuivant les circonſtances, charger dans un autre. Caſaregis, *diſc.* 69, *n.* 16.

Je ne ſaurois ni combatre, ni adopter cette doctrine. Il eſt des cas ſinguliers où l'équité fait taire la rigueur de la regle.

Le mandat n'en eſt pas moins bien exécuté, quoique le Commiſſionnaire ait payé ou promis de payer une prime plus haute que celle qui lui avoit été preſcrite. Il n'y a que l'excès qui reſte pour ſon compte. Valin, *art.* 3, rapporte le cas d'un Négociant qui avoit donné ordre à ſon Commiſſionnaire de lui faire faire des Aſſurances *à trois pour cent.* Le Commiſſionnaire avoit fait aſſurer *à trois & un quart* pour cent. Le Commettant refuſoit même de rembourſer la prime au taux ordonné, ſur le fondement qu'on avoit paſſé ſes ordres. Sentence de l'Amirauté de la Rochelle, qui donna gain de cauſe au Commiſſionnaire, en ſupportant toutefois par celui-ci le quart pour cent payé au-delà des limites. Cette déciſion eſt conforme à la diſpoſition du droit. *LL.* 3 *&* 4, ff. *mandati*, §. 8. *inſt. eod.*

§. 2. Ratification.

Voici un cas qui me fut propoſé. Un Négociant de Palerme écrivit à une maiſon de Marſeille qu'il avoit chargé dans un Navire certaines marchandiſes à l'adreſſe de cette maiſon, à laquelle il donnoit ordre de les vendre le mieux poſſible. Le Navire tardoit à paroître. Les Commiſſionnaires de Marſeille firent faire des Aſſurances pour compte de leur ami de Palerme, à qui ils en donnerent avis, mais de qui ils n'avoient reçu aucun ordre à ce ſujet.

Le Palermitain, qui de ſon côté n'avoit fait faire aucune Aſſurance, reçut leur lettre, & ne répondit point. Enfin, ayant appris que le Navire étoit heureuſement arrivé à Marſeille, il prétendit qu'on avoit excédé ſes ordres, & que la prime n'étoit point à ſa charge.

Mon avis fut que cette prétention n'étoit ni honnête, ni légitime.

Un Fils de famille emprunte de l'argent, comme ſi ſon pere

pere lui en avoit donné le pouvoir ; & il écrit à ſon pere de rendre cet argent à celui qui l'avoit prêté. Le Juriſconſulte répond, que ſi le pere n'approuve pas l'emprunt, il doit ſur le champ proteſter qu'il ne l'approuve point. *Debet pater, ſi actum filii ſui improbat, continuò teſtationem interponere contrariæ voluntatis.* L. 16, ff. *de S. C. Maced.*

Litteras qui recipit, conjunctionis favore, præſumitur probare ea omnia quæ in litteris comprehenſa ſunt, niſi continuò ſeu illicò contradicat. Godefroi, *ad d. leg.*

Verùm non tàm epiſtola ipſa habetur pro ratihabitatione, quàm tacitus conſenſus patris accipientis epiſtolam miſſam à filio : qui certè pro ratihabitatione eſt. Cujas, *ad* L. 59 *penult.* ff. *mandati*, lib. 4. *reſp.* Pauli.

Si contrariam voluntatem protinùs pater teſtatus non ſit, ratum habere videtur quod filius edit : continuò autem accipe cùm ſpatio aliquo. Cujas *ad d. leg.* 16, ff. *ad. S. C. Maced. lib.* 4, *reſp.* Pauli.

On voit par ce Texte & par ces Doctrines, que la réception d'une lettre qu'on ne contredit point, n'opere pas toujours ratification, à moins que cela ne ſoit accompagné de quelqu'autre circonſtance capable de dévoiler l'intention de ratifier. C'étoit ici un fils qui écrivoit à ſon pere au ſujet d'un emprunt contre lequel le pere ſe ſeroit ſur le champ élevé, s'il n'y eût pas adhéré. La qualité des perſonnes, *conjunctionis favor*, jointe au ſilence du pere, fit préſumer la ratification.

La qualité des perſonnes & la faveur du Commerce ont introduit la même préſomption parmi les Négocians. Le Mandant qui ne répond point à la lettre par laquelle ſes Commiſſionnaires lui expliquent ce qu'ils ont fait, eſt cenſé approuver leur conduite, quoiqu'ils ayent excédé le mandat. Cette réception de la lettre non contredite, eſt, parmi les Négocians, un acte *poſitif* d'approbation. *Receptio litterarum eſt actus poſitivus.* Straccha, *de aſſecur., gl.* 11, *n.* 47; & en ſon Traité *quomodo in cauſâ mercator. proced. ſit, pag.* 540, *n.* 14. Caſaregis, *diſc.* 30, *n.* 63; *diſc.* 102, *n.* 54; *diſc.*

131, *n.* 7; *disc.* 225, *n.* 64. Roté de Gênes, *dec.* 24, *n.* 4; *dec.* 147, *n.* 4.

Si le Navire eût fait naufrage, le Palermitain auroit, avec plaisir, profité des Assurances faites pour son compte. L'argument *à contrario sensu* s'élevoit contre lui. Il auroit dû, dans le principe, désapprouver la conduite de ses Commissionnaires. Ceux-ci auroient alors, par un *avenant*, fait résilier le Contrat. Mais il étoit odieux de vouloir les rendre victimes de leur zele & de leur bonne foi. *Contrarium non postulaturus . . . . non justè petis*, dit la Loi 24, *C. de solut.*

§. 3. Fréquentes plaintes des Commettans au sujet de notre clause *franc d'avarie.*

Il arrive souvent que les étrangers de Marseille, peu instruits de nos usages, (*infrà ch.* 12, *sect.* 45, §. 1.) se plaignent de la clause *franc d'avarie*, insérée dans les polices par eux commises. J'ai été consulté diverses fois sur ce point.

J'ai distingué deux cas : l'ordre est, *ou de faire assurer à tout événement*, ou simplement *de faire assurer.*

Dans le premier cas, le Commissionnaire ne doit pas permettre qu'on insere dans la police la clause *franc d'avarie* ; & s'il ne trouve personne qui veuille signer à tout événement, la prudence exige qu'il attende des ordres plus libres ; à moins qu'il n'y ait péril en la demeure : car alors une Assurance partielle vaut beaucoup mieux qu'un défaut absolu d'Assurance. *Sed si negotium pati nequit temporis dilationem sine aliquo evidenti, vel probabili præjudicio correspondentis, tunc potest mercator agere pro-ut suæ prudentiæ videbitur.* Casaregis, *disc.* 125, *n.* 23, 34; *disc.* 69, *n.* 14.

Dans le second cas, le Commettant a tort de se plaindre que dans l'exécution de son ordre indéfini, on ait suivi l'usage de la Place où l'Assurance a été faite, & qu'on ait agi *ex solitis, & receptis foro & usu.* D'Argentré, *art.* 96, *not.* 12, *n.* 6. Casaregis, *disc.* 198, *n.* 31. Straccha, *de Mandato, cap.* 1, *n.* 41, Duperier, *tom.* 2 *de ses décisions, liv.* 1, *n.* 405.

SECTION VII.

Commiſſionnaire eſt-il tenu de la ſolvabilité des Aſſureurs ?

Le Commiſſionnaire peut ſe rendre garant de la ſolvabilité des Aſſureurs. *Mandatum ſuſcipi poteſt, ut res periculo ejus ſit, qui mandatum ſuſcepit.* L. 39, ff. *mandati.* Et dans ce cas, il eſt ſoumis au payement de la perte, ſans pouvoir oppoſer à ſon Commettant le bénéfice de diſcuſſion, (lequel eſt inconnu dans les affaires mercantilles.) Caſaregis, *diſc.* 68, *n.* 11.

Mais à défaut de pacte, le Commiſſionnaire n'eſt pas tenu de la ſolvabilité des Aſſureurs qui, lors de l'Aſſurance, paroiſſoient ſolvables; à moins qu'il ne fût coupable à cet égard de dol, ou d'une faute caractériſée. Straccha, *de aſſecur. intr. n.* 72. Cleirac, *Guidon de la Mer, ch.* 20, *art.* 5, *pag.* 344. Valin, *art.* 3, *h. t.*, *pag.* 31.

La faute ſeroit caractériſée, & le Commiſſionnaire ſeroit reſponſable de l'inſolvabilité des Aſſureurs, ſi après l'échéance, il avoit négligé de faire, en temps convenable, les diligences néceſſaires pour parvenir à exiger la perte. On peut appliquer ici les regles du droit commun. Straccha, *Traité du mandat, n.* 36, *pag.* 425. Decormis, *tom.* 2, *col.* 1322.

Valin, en l'endroit cité, dit qu'en cas de faillite de l'Aſſureur, le Commiſſionnaire ne peut, de ſon chef, faire aſſurer de nouveau pour ſon Commettant, & qu'il faut un nouvel ordre.

Mais un nouvel ordre n'eſt pas néceſſaire pour faire *réaſſurer, aux frais du failli lui-même, le riſque pendant. Vid. infrà ch.* 8, *ſect.* 16. Nos Négocians Commiſſionnaires ſont trop attentifs à l'intérêt de leur Commettant, pour négliger jamais cette opération, qui exige la plus grande célérité.

SECTION VIII.

Commiſſionnaire qui omet de faire les Aſſurances commiſes.

Le Commiſſionnaire eſt tenu de ſes fautes *in ommittendo*, comme de celles *in committendo*.

S'il a omis de faire faire les Aſſurances ordonnées, il eſt reſponſable du ſiniſtre, non comme Aſſureur, mais comme un Mandataire qui a manqué à ſon devoir. *Mandato dato de aſſecurandis mercibus, ſi non eſt adimpletum mandatum, tenetur mandatarius de caſu ſiniſtro.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 26. On le condamne à indemniſer le Commettant, de ce que celui-ci ſouffre par le défaut d'Aſſurance.

Mais s'il n'y a point de ſiniſtre, on ſe trouve alors au cas de la faute non dommageable, laquelle ne donne ouverture ni à l'action directe du mandat, ni à l'action contraire. *L.* 8, §. 6, ff. *mandati.* Par conſéquent, le Commiſſionnaire négligent ſeroit non recevable à ſe faire un titre de ſa propre négligence pour demander la prime.

Je parle ici du Commiſſionnaire qui auroit accepté le mandat, & promis de faire les Aſſurances; car, par cela ſeul qu'on reçoit un ordre, on n'eſt pas obligé de l'exécuter, & de s'expoſer perſonnellement à payer une prime importante, dont il eſt très-poſſible qu'en n'ait aucun moyen de ſe rembourſer. Mais on doit, par la voie la plus prompte, donner avis au Commettant que ſon ordre ne ſera pas rempli, afin qu'il prenne ſes meſures, ſoit en envoyant des fonds, ſoit en s'adreſſant à quelqu'autre ami.

SECTION IX.

Commiſſionnaire peut-il ſe rendre lui-même Aſſureur?

Il eſt difficile qu'un homme faſſe la fonction de deux. *L.* 9, ff. *de pactis*, & qu'il ſoit agent & patient, débiteur & créancier tout enſemble. *L.* 13, §. 4, ff. *ad S. C. Trebell.* Scaccia, *de cambiis*, §. 6, *gl.* 1, *n.* 12 *&* 24.

Cette incompatibilité n'a pas lieu, lorſque les choſes ſont conſidérées ſous divers rapports. de Luca, *de regal.*, *diſc.* 161, *n.* 31. *de cambiis*, *diſc.* 2, *n.* 2. Scaccia, *d. loco.*, *n.* 77.

Ainſi le Commiſſionnaire pourroit ſe rendre Aſſureur de ſon Commettant, ſi celui-ci y conſentoit. Cela réſulte de la doctrine de de Luca, *de cambiis*, *diſc.* 2, *n.* 2; & de Caſaregis, *diſc.* 78, n. 15.

Mais ſi le Commettant n'y avoit pas adhéré, le Commiſſionnaire ſe trouveroit dans le cas poſé dans la précédente Section. Car ayant accepté la qualité de Mandataire, il ne peut rien faire qui ſoit incompatible avec ſon propre titre. Il doit non ſeulement agir avec droiture & pureté, mais éviter encore toute démarche ſuſpecte.

En cas d'heureuſe arrivée, il ne pourroit demander ou retenir aucune prime pour une Aſſurance nulle en elle-même. En cas de perte, il ſeroit reſponſable du ſiniſtre, non comme Aſſureur, mais comme Commiſſionnaire peu exact. Toute la grace qu'on pourroit lui faire, ſeroit de lui bonifier la valeur de la prime qui eût été payée à tout autre Aſſureur; & je crois que cette prime devroit être réglée au taux le plus bas de la Place.

Un Commiſſionnaire Aſſureur eſt-il bien propre à marchander ſur le taux de la prime dont il profite lui-même? Sera-t-il aſſez déſintéreſſé pour vaincre les difficultés que les cas de perte ou d'avarie n'occaſionnent que trop ſouvent? Si de ſon chef il ne ſuſcite ni délai, ni obſtacle, ſera-t-il attentif à

franchir les doutes que les autres Aſſureurs éleveront ? Quelle confiance puis-je avoir en celui qui devient ma partie adverſe, & qui, mieux que tout autre, eſt à même d'abuſer de mon ſecret ?

Quelquefois les Commiſſionnaires, en ſe rendant ſouſcripteurs de la police, ont principalement en vue de ſe procurer des ſignatures, par l'idée favorable qu'ils donnent du riſque propoſé ; mais le Commettant doit en être averti en temps opportun, afin qu'il le ratifie, s'il le trouve à propos.

Au reſte, la ratification ou approbation du Commettant, ne met pas toujours le Commiſſionnaire-Souſcripteur à couvert de tout blâme ; car ſi le Navire périt, les autres Aſſureurs peuvent croire qu'on leur a tendu un piége. Le Négociant jaloux de ſa réputation, doit donc s'abſtenir de ſouſcrire, en qualité d'Aſſureur, la police qu'il fait dreſſer en qualité de Commiſſionnaire : j'ai vu pluſieurs exemples du contraire ; mais cette pratique eſt mauvaiſe, par cela ſeul qu'elle eſt ſuſpecte.

SECTION X.

Aſſurance ſignée par des Commis de Courtier.

Le Commis d'un Courtier ou d'un Négociant-Commiſſionnaire, qui, à l'inſtigation de ſon maître, ſigne des polices d'Aſſurance, eſt irrévocablement lié vis-à-vis de l'Aſſuré.

En certaines occaſions, nos Juge & Conſuls ont relevé les Commis, des endoſſemens paſſés par ceux-ci aux lettres de change tirées par leur maître. Cette Juriſprudence eſt contraire aux bonnes regles. Caſaregis, *diſc.* 51, *n.* 21, *& dans ſon Traité Italien, il cambiſta inſtruito ; cap.* 3, *n.* 66. Brillon, v. *Billets par Commis ; &* v. *Lettres de change.*

Lorſqu'un Commis ſe rend coupable d'une faute, il eſt du bon ordre qu'il en ſupporte la peine. Il eſt vrai que ſuivant

les circonſtances, il eſt permis au Juge d'uſer de modération; mais ce ne doit jamais être au préjudice du tiers.

Autre abus. Quelques-uns des Courtiers ou Notaires de Marſeille, qui par eux-mêmes ne s'adonnoient pas à l'Aſſurance, permettoient, (moyennant une rétribution dont ils profitoient) à de prétendus Commis, d'y travailler.

L'Officier public clôturoit les polices dreſſées ſous ſon nom, & ſans ſon miniſtere! Il étoit hors d'état de vérifier la qualité des ſignandaires qu'il ne connoiſſoit pas & qu'il n'avoit pas vu! Il riſquoit par là de ſe trouver coupable de fauſſeté, même ſans le ſavoir; ou plutôt il étoit fauſſaire, par cela ſeul qu'il authentiquoit, par ſa ſignature, une police de fabrique étrangere.

Le Réglement du 29 Mai 1778, a reprimé une licence ſi dangereuſe.

» Les Courtiers, eſt-il dit, *ne pourront ſe diſpenſer de va-*
» *quer par eux-mêmes à toutes leurs fonctions, ſans le ſe-*
» *cours d'autres perſonnes.* . . . . . Sera néanmoins permis
» à chaque Courtier, d'avoir pour ſes opérations extérieures,
» un ſeul Commis qu'il préſentera, & dont il fera enrégiſtrer
» le nom à la Chambre du Commerce: faiſons très-expreſſes
» inhibitions & défenſes audit Commis de propoſer, ébaucher,
» concilier, traiter ni réſoudre par lui-même aucune affaire,
» de quelle nature qu'elle ſoit, ſous peine d'une amende de
» 1000 liv., dont le Courtier ſera ſolidairement reſponſable
» avec ſon Commis. Voulons qu'en cas de récidive, le Cour-
» tier ſoit interdit de ſes fonctions pour un an, le Commis
» exclu du ſervice des Courtiers, & déclaré incapable d'être
» jamais pourvu de commiſſion de Courtier; & que le Cour-
» tier & le Commis ſoient en outre ſolidairement condamnés
» en ladite amende de 1000 liv. ».

Tout ce que ce Réglement preſcrit à l'égard des Courtiers, s'applique aux Notaires qui ſe mêlent de l'Aſſurance. Il n'eſt pas permis aux Commis de ceux-ci de préſenter à qui que ce ſoit des polices à ſigner; & il eſt défendu, tant aux Cour-

tiers qu'aux Notaires, de prendre intérêt dans les Aſſurances, ſous le nom de leurs prépoſés, ou de tout autre.

Vid. ſuprà ch. 4, ſect. 7, §. 2.

CHAPITRE VI.

DU NAVIRE.

SOMMAIRE.

SECT. I. *Changement de nom du Navire.*

SECT. II. *Erreur en la dénomination du Navire.*

SECT. III. *Erreur en la qualification du Navire.*

§. 1. *Obſervations générales au ſujet de la qualification du Navire.*

§. 2. *Qualification de* Vaiſſeau *donnée à un Bâtiment de qualité inférieure.*

§. 3. *Si la qualité réelle du Navire eſt ſupérieure ou équivalente à celle qui eſt énoncée dans la police.*

§. 4. *Regles qu'on peut établir ſur cette matiere.*

SECT. IV. *Des énonciations accidentelles.*

§. 1. *Navire armé en courſe. Armé en courſe & en marchandiſes.*

§. 2. *Navire allant ſous eſcorte.*

§. 3. *Énonciation que le Navire eſt noliſé pour compte du Roi.*

§. 4. *Vaiſſeau qui lors de l'Aſſurance ſe trouve en mauvais état.*

§. 5. *Capacité du Navire. Énonciation du nombre d'hommes & de canons.*

§. 6. *Du Pavillon.*

SECT. V. *Aſſurance* in quovis.

§. 1. *En quel cas & comment peut-on faire aſſurer* in quovis.

§. 2. *Clauſe que dans le cours du voyage, les effets aſſurés pourront être chargés dans d'autres Navires.*

SECT. VI. *Aſſurances faites ſur divers Navires dénommés.*

§.

§. 1. *Assurance faite* divisément *sur plusieurs Vaisseaux.*
§. 2. *Assurance faite sur tel*, ou *tel autre Navire.*
Assurance faite conjointement *sur plusieurs Navires.*
§. 3. *Si les marchandises destinées pour divers Navires, sont réunies dans une même Chaloupe, & qu'elles périssent.*
SECT. 7. *Observations générales au sujet du Navire.*
§. 1. *Qu'entend-on par* Navire, *par* Vaisseau, *ou par* Bâtiment de mer?
§. 2. *Les agrès font-ils partie du Navire?*
Chaloupe fait-elle partie du Vaisseau?
§. 3. *Le Navire est-il indivisible?*
§. 4. *Le Navire réparé est-il toujours le même?*

LE Cardinal de Luca, *de credito*, *disc.* 111, *n.* 4, & après lui Casaregis, *disc.* 10, *n.* 44, disent que dans le Contrat d'Assurance, on considere trois personnes : le Propriétaire de la chose assurée, l'Assureur qui se rend garant des risques maritimes, & le Capitaine qui commande le Navire dans lequel la chose est chargée. *Tres personæ considerari solent : una scilicet domini mercium, qui de earum assecuratione est sollicitus ; altera, assecuratoris ; & tertia, navarchi tanquàm earum vectoris.*

Dans les deux précédens Chapitres, j'ai parlé des personnes qui peuvent se rendre Assureurs, ou se faire assurer. Dans le Chapitre VII. je parlerai du Capitaine. Il s'agit maintenant du Navire, que je considere ici comme une personne civile, sans laquelle le Contrat ne sauroit subsister.

Les Docteurs que je viens de citer, confondent le Navire avec le Capitaine qui le commande ; mais à la faveur de la clause, *ou autre pour lui*, dont je parlerai dans le Chapitre suivant, on peut donner le commandement du Vaisseau à tel Capitaine que ce soit (sauf certaines exceptions) ; au lieu que le Navire, autant qu'il est possible, doit être certain & déterminé, afin qu'il ne soit pas au pouvoir de l'Assuré de réclamer, ou la restitution de la Prime en cas d'heureuse navigation, ou le payement de la perte en cas de sinistre ; &

encore afin que le ſort des Aſſureurs ne puiſſe pas être aggravé par un ſurcroît de riſque, auquel ils n'auroient pas dû s'attendre.

Dans les Chapitres VIII. & ſuivans, le Navire ſera confondu avec les choſes qu'on peut faire aſſurer.

SECTION I.

Changement du nom du Navire.

L'Eſprit de l'Ordonnance, en diſant que la *police contiendra le nom du Navire*, n'a pas été de faire une loi pour le mot. Elle n'a eu, ſans contredit, en vue que la choſe; car les noms ſont indifférens, pourvu qu'on s'entende, & qu'on écarte les équivoques.

La même liberté qu'on a de donner à ſon Navire tel nom qu'on trouve bon, permet de changer celui qu'on lui avoit déja donné. Il ſuffit que l'acte qui renferme ce changement, ſoit enrégiſtré au Greffe de l'Amirauté.

Si par inadvertance du Commiſſionnaire, ou autre cauſe innocente, le Navire eſt énoncé dans la police ſous ſon premier nom, les Aſſureurs ſont-ils en droit de ſe délier de leurs engagemens? L'Aſſurance eſt-elle nulle?

Cette queſtion eſt ſimple. Elle donna cependant lieu à de grands débats.

En Octobre 1777, le ſieur Yves Leclerc arma à St. Malo, pour la Nouvelle Angleterre, le Navire *la Poſte*, Capitaine Honnoré-Thomas *Roger*.

Dans le même mois, diverſes Aſſurances d'entrée furent faites à St. Malo ſur ce Navire *la Poſte*, Capitaine *Roger*.

En Novembre ſuivant, les expéditions du Navire *la Poſte*, Capitaine *Roger*, furent priſes à l'Amirauté de St. Malo.

On eut avis que les Anglois avoient la liſte de tous les

Navires qui partoient de St. Malo pour les *Inſurgens*, (avec leſquels la France n'avoit encore fait aucun Traité de Commerce). On crut, pour tromper les Anglois, devoir changer les noms des Armateurs, des Navires, & des Capitaines.

Par de nouvelles expéditions, qui furent priſes le 9 Décembre 1777 en l'Amirauté de St. Malo, ſous le nom *de Robert du haut Cilly*, (ami de Yves Leclerc, véritable Armateur) le Navire *la Poſte* fut appellé *le Céſar*, & le Capitaine Roger fut appellé *Jean-Baptiſte la Tournerie*, du nom d'un domaine qui lui appartient.

Deux jours après, le Navire *la Poſte*, appellé *le Céſar*, partit de St. Malo, ſous le commandement du Capitaine Roger, appellé *la Tournerie*.

Le 4 Février 1778, il arriva heureuſement à la Riviere d'York dans la Nouvelle Angleterre.

Le 8 Mai d'après, les ſieurs Duhamel & Haguellon, Négocians à Marſeille, (non inſtruits des changemens de noms dont on vient de parler) firent aſſurer 4000 liv. d'ordre & pour compte du ſieur Yves Leclerc de St. Malo, de ſortie des Colonies Anglo-Américaines juſqu'à St. Malo, ſur corps & facultés du Navire *la Poſte*, Capitaine *Roger*, à la Prime de 30 pour 100.

Le ſieur Roland l'aîné prit dans cette police, un riſque de 2400 liv. Le ſieur Geffrier en prit un de 1000 liv., & le ſieur Kick en prit un de 600 liv.

Le 10 Juin ſuivant, le Navire partit de la Nouvelle Angleterre pour faire ſon retour.

Le 3 Août, les ſieurs Duhamel & Haguellon notifierent aux Aſſureurs que le nom du Navire & celui du Capitaine avoient été changés. Il fut dreſſé un *avenant* conçu en ces termes : » Et avenant le 3 Août 1778, les ſieurs Victor » Geffrier & Jean-Jacques Kick ont été prévenus que » le Navire *la Poſte*, Capitaine *Roger*, étoit dénommé dans » les expéditions le Navire *le Céſar*, Capitaine M. *de la Tour-* » *nerie*. Signés, Kick, Geffrier, & Langlade, *Notaire* ».

Le ſieur Roland l'aîné refuſa de ſigner cet avenant. Le 17

du même mois, les ſieurs Duhamel & Haguellon firent ſignifier au ſieur Roland, un acte par lequel, pour éviter toute conteſtation en cas de ſiniſtre, ils lui déclarerent » que le Navire, » quoique dénommé dans les expéditions *le Céſar*, eſt néanmoins le Navire *la Poſte*, ſur lequel l'Aſſurance a été faite, » & que le Capitaine *Roger* le commande ſous le nom de *la* » *Tournerie* ».

Le ſieur Roland répondit » qu'il n'entend courir le riſque » pris ſur le Navire, que ſous ſa premiere dénomination, » ſignifiant à l'Aſſuré qu'il ne le payera pas en cas de perte, » renonçant dès ce moment à la Prime, conſidérant le riſque » comme non avenu pour lui ».

Requête contre le ſieur Roland, aux fins que le riſque par lui pris, ſubſiſteroit ſur le Navire nommé *le Céſar*, Capitaine *la Tournerie.*

Sentence rendue le 21 du même mois d'Août, qui ordonne » que Roland continuera à courir le riſque par lui pris » dans la police d'Aſſurance dont il s'agit, ſauf à lui de prouver, » s'il y échoit, que le Navire *le Céſar*, Capitaine *la Tour-* » *nerie*, eſt autre que le Navire *la Poſte*, Capitaine *Roger*; » condamne ledit Roland aux dépens ».

Cinq jours après, on apprit à Marſeille que le Navire avoit été pris par une Frégate Angloiſe. Ce ſiniſtre fut notifié au ſieur Roland par le même exploit qui lui donnoit copie de la Sentence prononcée. Le ſieur Roland en déclara appel.

L'art. 3, *tit. des Aſſurances*, diſoit-il, veut que la police contienne le *nom du Navire & le nom du Maître*, afin de fixer l'identité du Navire aſſuré, & de prévenir les fraudes dont la matiere eſt ſuſceptible.

Une fois que les noms du Navire & du Capitaine ſont inſerés dans la police, il n'eſt permis de rien changer à cet égard ſans le conſentement des Aſſureurs, dont la condition ne doit pas dépendre de la mauvaiſe volonté des Aſſurés, qui, ſous prétexte d'un ſimple changement de nom, pourroient ſubroger un Navire à un autre.

S'agiſſant ici d'une forme preſcrite par l'Ordonnance, on ne ſauroit la violer impunément.

L'Aſſurance en queſtion a été faite ſur le Navire *la Poſte*, Capitaine *Roger*. Le Navire *le Céſar*, Capitaine *la Tournerie*, a été pris. Donc ce ſiniſtre ne concerne point les Aſſureurs. La loi eſt écrite dans la police. Le Contrat doit être exécuté activement & paſſivement tel qu'il a été conçu.

Il ne s'agit pas d'une erreur légere qui ſe ſoit gliſſée dans l'énonciation d'un mot. Mais il s'agit d'un changement total dans les noms de l'Armateur, du Navire, & du Capitaine. On eſt non recevable à dire que la ſimulation étoit avantageuſe aux Aſſureurs : tous ces raiſonnemens ne ſeroient propres qu'à ouvrir une large carriere aux fraudes, & à donner matiere à des argumens dangereux, &c.

Je fus conſulté de la part des Aſſurés. Voici la teneur de ma Conſultation. La Loi 1, C. *de mutatione nominis*, permet de changer de nom, pourvu que ce changement ſoit fait de bonne foi, & ne nuiſe à perſonne. Le Statut de Marſeille, *liv.* 5, *ch.* 23, *pag.* 528, ne prohibe le changement de nom, qu'autant que ce changement eſt fait par fraude : *fraudulenter vel doloſè.*

L'Ordonnance de la Marine en preſcrivant que la police contienne *le nom du Navire & celui du Maître*, n'a pas dérogé à la diſpoſition du droit commun. Elle n'a pas défendu de donner au Navire & au Capitaine, des noms différens de ceux énoncés dans la police, pourvu que ce changement ne ſoit pas opéré en fraude des Aſſureurs.

Si je prenois un nouveau riſque ſur un Navire, dont le nom a été changé, croyant que c'eſt un autre Vaiſſeau, je ſerois fondé à me plaindre d'avoir été induit à multiplier mes riſques ſur le même Bâtiment. Il en ſeroit de même ſi le changement de nom tendoit à augmenter le danger de la navigation.

Cujas, *ſur la Loi* 4, ff. *de légat.* 1°. diſtingue les noms qui déſignent la *ſubſtance* de la choſe, d'avec ceux qui en diſtinguent la *différence*. Les premiers ſont *communs & publics* :

je ne puis pas les changer & appeller, par exemple, *meuble*, ce qui eſt *immeuble*. Les ſeconds ſont *privés & particuliers*. Je puis les changer, & appeller *Jacques* celui qui s'appelle *Pierre*, pourvu que l'identité de la perſonne, ou de la choſe dont je veux parler, ſoit conſtatée : *modò conſtet de identitate rei, vel perſonnæ ;* car, comme l'obſerve Juſtinien, §. 29, *inſt. de legatis*, les noms ayant été inventés pour faire connoître les individus, peu importe de quel nom on ſe ſerve, pourvu qu'on ſache de qui on parle. *Nomina enim ſignificandorum hominum gratiâ reperta ſunt : qui, ſi alio quolibet modo intelligantur, nihil intereſt.*

Non ſermoni res, ſed rei eſt ſermo ſubjectus, cap. 6, *extra. de verb. ſignif.*

Les noms qui déſignent la ſubſtance & la qualité des Navires, ſont communs & publics. Ils ne peuvent être changés dans les polices, ſans rendre nulles les Aſſurances, ainſi qu'on le verra dans la troiſieme Section du préſent Chapitre.

Il n'en eſt pas de même des noms purement accidentels, qui ne ſervent qu'à déſigner la *différence* du Navire, d'avec un autre de même qualité, pourvu que l'identité n'en ſoit point altérée.

Le véritable objet de la Loi eſt de prévenir que les Aſſureurs ne ſoient trompés par la ſubrogation d'un Navire à un autre. Mais lorſque le Navire déſigné eſt inconteſtablement le même, & en identité, & en qualité, peu importe que le nom différenciel & accidentel ait été changé, pourvu qu'il n'y ait ni fraude, ni ſurpriſe. Les loix n'ont pas été faites pour les mots, mais bien pour les choſes. Les mots ceſſent d'être néceſſaires, lorſque la choſe eſt entendue. *Neque verò quidquam opus eſt verbis, cùm ea res, cujus cauſâ verba quæſita ſint, intelligatur.* Ciceron *pro Cæcina, cap.* 18.

Si nous pouvions nous faire entendre ſans parler, les paroles ſeroient ſuperflues. Mais parce que cela n'eſt guere poſſible, les mots ont été inventés, non pour empêcher, mais bien pour indiquer la volonté. *Quæ ſi tacitis nobis intelligi poſſet, verbis omninò non uteremur. Quia non poteſt, verba*

reperta ſunt, non quæ impedirent, ſed quæ indicarent voluntatem. Ciceron en l'endroit cité.

Arrêt du 10 Mai 1780, au rapport de M. de la Beaume, qui confirma la Sentence rendue contre le ſieur Roland.

La Formule de Londres a prévu le cas où l'on changeroit le nom du Navire. » Se fait aſſurer, eſt-il dit, ſur le Na-» vire ou Vaiſſeau appellé N..... *ou ſous tel autre nom,* » *qu'il eſt, ou pourra être appellé* ».

Parmi nous, l'uſage eſt qu'on ſe préſente au Greffe de l'Amirauté. On déclare que le Navire tel *ſera à l'avenir appellé* de tel autre nom : de quoi le Lieutenant concede acte.

SECTION II.

Erreur en la dénomination du Navire.

Tous nos Auteurs conviennent qu'on ne doit pas pointiller ſur le nom du Navire, pourvu que l'erreur qui s'y eſt gliſſée, n'empêche pas d'en reconnoître l'identité. *Error nominis alicujus navis non attenditur, quandò ex aliis circunſtanciis conſtat de navis identitate.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 159. Valin, *art.* 3, *pag.* 33. Pothier, *n.* 105.

Ces deux derniers Auteurs citent l'Arrêt rendu contre les ſieurs Audibert. En voici les circonſtances.

Les ſieurs Joſeph & George Audibert avoient pris un premier riſque de 13000 liv. ſur le *Brigantin le Lion-Heureux*, ſans déſignation du Capitaine; un ſecond riſque de 2000 liv. ſur le même *Brigantin le Lion-Heureux, Capitaine le Comte, ou autre pour lui*; & un troiſieme riſque de 6000 liv. ſur *le Brigantin l'Heureux, Capitaine Fourneau, ou autre pour lui.* Ce n'étoit là qu'un ſeul & même Bâtiment. Le Brigantin qui s'appelloit réellement *le Lion-Heureux*, & qui étoit commandé par le Capitaine *Fourneau*, fut pris par les Anglois en revenant des Isles. Les ſieurs Audibert conteſterent la troiſieme police; ils diſoient qu'ils n'auroient pas ainſi multiplié

leur risque sur un même Navire, & qu'ils avoient cru que c'étoit deux différens Brigantins. En effet, ils s'étoient fait réassurer à Livourne les deux premiers risques, sous le nom du Brigantin *le Lion-Heureux*, & le dernier sous celui du *Brigantin l'Heureux*.

Nonobstant ces considérations, les sieurs Audibert furent condamnés, & par Sentence du 24 Septembre 1748, & par Arrêt confirmatif, rendu le 2 Mai 1750.

Il semble que si l'Assuré eût été débouté de sa Requête, ç'auroit été une leçon d'être plus attentif dans la maniere de dresser les polices d'Assurance; car les sieurs Audibert avoient été induits à erreur. On disoit que par la même raison qu'ils avoient pris les deux premiers risques sur le *Brigantin le Lion-Heureux*, ils auroient pris le troisieme sous la même dénomination. Ils répondoient par une conséquence contraire, qui ne fut pas écoutée. Ils invoquoient l'*art.* 3, *h. t.*, qui veut que la police contienne le *nom du Navire*. Or, celui qui a déja pris deux risques sur le *Brigantin le Lion-Heureux*, *Capitaine le Comte*, n'a pas lieu de croire que le *Brigantin l'Heureux*, *Capitaine Fourneau*, soit le même Bâtiment. On repliquoit que c'étoit ici une simple erreur de nom faite par inadvertance, qu'on se trouvoit au cas de la doctrine de Casaregis, en l'endroit ci-dessus cité, & qu'en cette matiere on n'argumentoit pas d'une police à une autre. Tels furent les motifs qui firent pancher la balance contre les sieurs Audibert.

SECTION III.

Erreur en la qualification du Navire.

§. 1. Observations générales au sujet de la qualification du Navire.

On doit être attentif à énoncer dans la police la véritable qualité du Navire. Casaregis, *disc.* 1, *n.* 30.

Il est vrai que si les Assureurs savoient sur quel Navire ils prennent risque, peu importeroit qu'on lui eût donné une fausse qualification. C'est alors le cas de dire que la fausse démonstration

tration ne nuit point : *falsa demonstratio non nocet.* La volonté connue des Contractans l'emporte sur l'incorrection des paroles du Contrat : *Justum est voluntates contrahentium, magis quàm verborum conceptionem inspicere.* L. 9. C. *quæ res pign. oblig.*

Mais s'il ne conste pas que les Assureurs aient connu le Navire énoncé dans la police, & si la fausse qualification qu'on lui a donnée, a été de nature à diminuer l'idée du risque dont ils se chargeoient, ils sont recevables à se plaindre de cette surprise, & à requérir la cassation de l'Assurance.

Vous me présentez une police qui énonce que la marchandise est chargée *dans un Vaisseau*, tandis que ce Bâtiment n'est qu'une *Felouque* ou une simple Barque. Je signe de bonne foi cette Police. La surprise frappe sur la substance de la volonté, & vicie par conséquent le contrat; car une Barque est naturellement exposée à plus de dangers, qu'un Vaisseau proprement dit. *Assecuratio mercium vehendarum per navem non capit merces, quæ transmittuntur per fregatam, vel baream, ex differentiæ ratione, peccatione substantiam voluntatis; quia nempè magis tuta sit navigatio cum unâ, quàm cum alterâ specie navis.* de Luca, *de credito.*, *disc.* 108, *n.* 6. Casaregis, *disc.* 1, *n.* 27. Marta, *tom.* 3, v°. *Assecuratio*, *cap.* 14.

§. 2. Qualification de *Vaisseau* donnée à un Bâtiment de qualité inférieure.

Dans notre usage, on ne comprend sous la qualification de *Vaisseau*, que les Bâtimens à trois mâts. *Infrà sect.* 7. L'Assureur peut dire en ce cas, qu'il entendoit assurer un Bâtiment de cette derniere espece, plutôt qu'une Barque ou une Pinque. Casaregis, *disc.* 1, *n.* 29. Valin, *art.* 3, *h. t.*, *pag.* 33. Pothier, *n.* 106.

C'est ainsi que la question a été plusieurs fois décidée.

Premier Arrêt. Le sieur Antoine Floret fit faire des Assurances, de sortie de Londres jusqu'à Marseille, sur les facultés du *Vaisseau la Panthere*, Capitaine Thomas Read, Anglois. Ce Navire essuya de mauvais tems. Arrivé à Marseille, le Capitaine présenta Requête en réglement d'avarie. Les Assureurs appellés au procès, soutinrent que *la Panthere* étoit un *Bateau*. Sentence interlocutoire qui ordonna que par Experts, *la qua-*

lité & contenance de ce Bâtiment ſeroient vérifiées. Les Experts déclarerent que *la Panthere* étoit de la portée de 60 tonneaux, qu'il étoit mâté d'un ſeul mât & du beaupré, & que c'étoit un *Bateau*, non un Vaiſſeau. Sentence définitive du 5 Novembre 1749, qui déclara l'Aſſurance nulle, & déchargea les Aſſureurs de leur obligation, en reſtituant la Prime ſous la déduction du demi pour cent. Arrêt du mois de Juin 1751, au rapport de Mr. de Galliffet, qui confirma cette Sentence.

Second Arrêt. Les ſieurs François Guiraud & Compagnie, firent aſſurer pour compte de la veuve Dutil & Bacham de Bourdeaux, de ſortie des Isles Françoiſes juſqu'à Bourdeaux, la ſomme de 8000 liv. ſur les facultés du *Vaiſſeau les Deux-Freres*, Capitaine Maſſon. Ce Navire fut pris par les Anglois. Les Aſſureurs aſſignés en payement de la perte, oppoſerent qu'ils venoient d'apprendre que ce Bâtiment étoit un *Brigantin*, & non un Vaiſſeau. Ils rapportoient des preuves de leur allégation. Sentence rendue le 10 Février 1747, qui ordonna „ qu'avant dire droit, la veuve Dutil & Bacham juſ- „ tifieroient que le Navire *les Deux-Freres* étoit un *Vaiſſeau* „ & non un *Brigantin*„. Arrêt du 16 Juin 1752, au rapport de Mr. de Beaurecueil, qui confirma cette Sentence.

Lors de ce procès, on produiſit des Certificats d'une foule de Négocians & de Capitaines de notre Place, qui atteſtoient que „ l'uſage conſtant & invariable ſur cette Place, „ eſt que dans les polices d'Aſſurance qui y ſont dreſſées par „ le miniſtere des Courtiers ou des Notaires, la qualité du „ Bâtiment y eſt néceſſairement expliquée, & plus préciſé- „ ment qu'aucune des autres conditions, attendu que c'eſt celle „ qui détermine le plus les Aſſureurs à donner ou à re- „ fuſer leurs ſignatures dans les polices qui leur ſont pré- „ ſentées; car tels aſſurent ſur un Vaiſſeau, qui n'aſſure- „ roient pas ſur des Bâtimens inférieurs, comme Barques, Pin- „ ques, Brigantins, Bateaux & Tartannes, & ſur-tout pour „ les voyages allant ou venant de l'Océan : Certifions & at- „ teſtons de plus, eſt-il dit, que nous ne reconnoiſſons pour „ *Vaiſſeaux* ſur cette Place, que les Bâtimens à trois mâts,

„ portant voiles carrées, & que tous les autres Bâtimens dé-
„ nommés ci-deſſus, ont tous leurs mâtures différentes qui
„ les font diſtinguer les uns des autres; enſorte qu'on eſt
„ obligé, en ſe faiſant aſſurer, de donner une parfaite connoiſ-
„ ſance aux Aſſureurs, de la qualité du Bâtiment ſur lequel
„ on veut ſe faire aſſurer, comme une des conditions la plus
„ eſſentielle. Telle a été la pratique de tous les temps ſur cette
„ Place „.

§. 3. Si la qualité réelle du Navire eſt ſupérieure, ou équivalente à celle qui eſt énoncée dans la police.

La raiſon qui en pareil cas opere la nullité de l'Aſſurance, (& qu'on peut autoriſer ſur le mot *in navem deteriorem* de la Loi 10, ff. *de Leg. Rhod.*) ne ſe rencontre point, lorſque la qualité réelle du Navire eſt ſupérieure ou équivalente à celle qui a été énoncée dans la police.

Le ſieur Chaudon, pour compte de Duclos de Valence, fit faire des Aſſurances ſur les facultés de *la Pinque St. François*. Elle fut priſe. Les Aſſureurs contre qui j'écrivois, rapporterent la preuve que ce Bâtiment étoit mâté à pible, & que c'étoit une *Polacre*. Sentence du 17 Juin 1763, qui condamna les Aſſureurs à payer la perte. Arrêt du mois de Juin 1764, au rapport de Mr. de Moiſſac, qui confirma cette Sentence.

§. 4. Regles qu'on peut établir ſur cette matiere.

De tout ce qui vient d'être dit, on peut colliger quelques regles ſur cette matiere.

1°. Il n'eſt pas abſolument néceſſaire d'énoncer la qualification du Bâtiment, puiſque cette forme n'eſt pas preſcrite par l'Ordonnance.

2°. Si la fauſſe qualification donnée au Bâtiment, eſt de nature à diminuer l'idée du riſque, l'Aſſurance eſt nulle. Tel eſt le cas dont parlent les Auteurs ci-deſſus cités, relativement au mot de la Loi : *in deteriorem navem.*

3°. Si la fauſſe qualification eſt indifférente à l'objet du péril, les Aſſureurs ne peuvent point s'en plaindre. Voilà pourquoi dans l'eſpece du premier des préjugés cités, notre Tribunal de l'Amirauté ne s'étoit pas borné à ordonner la vérification de la *qualité* du Bâtiment; il avoit ajouté que les Experts en vérifieroient encore *la contenance*. Deſorte que ſi *la Panthere*, quoique *Bateau* par ſa mâture, eût été auſſi fort & auſſi gros

qu'un Vaiſſeau marchand ordinaire, les Aſſureurs auroient été condamnés.

Voilà encore pourquoi les Aſſureurs *ſur la Pinque* le St. François furent condamnés à payer la perte, quoique le Bâtiment fût une *Polacre*; parce que le riſque ſur *le St. François* Polacre, avoit été le même en tout ſens que ſur *le St. François* Pinque : la forme extrinſèque de la mâture n'altérant en rien ni la nature, ni la bonté du Navire.

SECTION IV.

Des énonciations accidentelles.

L'article 7, *h. t.*, dit que les Aſſurances pourront être faites ſur un *Vaiſſeau armé, ou non armé; ſeul, ou accompagné.*

§. 1. Navire armé en courſe.

Si le Vaiſſeau qu'on fait aſſurer eſt *armé en courſe*, la Police d'Aſſurance doit en faire mention, attendu que le Corſaire cherche les périls, & que dans le ſein de la victoire, il trouve quelquefois ſa défaite.

Armé en courſe & en marchandiſes.

Il eſt prudent d'inſérer dans la police que le Navire eſt *armé en courſe & en marchandiſes.* Si cette circonſtance n'a pas été déclarée, & que le Navire, pourſuivant un ennemi qu'il eût pu éviter, ſoit pris lui-même, les Aſſureurs ne répondront point de ce ſiniſtre, ainſi qu'on le verra plus au long, *infrà ch.* 12, *ſect.* 19 & 40.

§. 2. Navire allant ſous eſcorte.

S'il eſt dit dans la police que le Vaiſſeau ſera *accompagné*, c'eſt-à-dire, qu'il partira avec convoi ou ſous eſcorte, il faut diſtinguer divers cas.

Premier cas. Je me ſuis fait aſſurer, de ſortie de Marſeille, telle ſomme, ſur tel Navire *partant avec eſcorte.* Le Navire part ſans eſcorte. Dès-lors l'Aſſurance devient caduque, & la prime doit être reſtituée, ſoit que l'eſcorte promiſe ait été refuſée par le Roi, auquel cas le Contrat s'évanouit *defectu conditionis*, ſoit que je n'aye pas voulu que mon Navire profitât de l'eſcorte donnée; auquel cas c'eſt une eſpece de

rupture du voyage assuré, arrivée *avant le départ du Vaisseau* : rupture qui ayant précédé le commencement du risque, annulle l'Assurance, suivant l'*art.* 37, *h. t.*

Les Assureurs ne peuvent prétendre la prime, parce que le Navire parti seul, n'a jamais été à leur risque; & si ce Navire, ainsi parti seul, périt par tempête, les Assureurs ne répondront point du sinistre, parce que l'Assurance a été annullée dans son principe; & que d'ailleurs en temps de guerre, un Navire non escorté, s'expose à tout pour éviter l'ennemi. La crainte d'un danger en fait naître souvent de plus considérables. *Cum plus in metuendo mali sit, quàm in ipso illo quod timetur.* Ciceron, *epist. famil., lib.* 2, *cap.* 4.

Second cas. Je me suis fait assurer, de sortie de Marseille, telle somme, sur tel Navire, pour se rendre à Toulon, y joindre le convoi, & de-là partir avec escorte pour l'Amérique. Le Vaisseau part de Marseille; dès ce moment le risque court pour compte des Assureurs, & il ne peut plus être question de ristourne. Mais dans le trajet de Marseille à Toulon, le Navire essuye une avarie considérable. Il arrive à Toulon, où il s'arrête pour être radoubé. Il lui est impossible de profiter du convoi. Cet événement est la suite d'une fortune de mer, de laquelle les Assureurs répondent; & je crois que le Navire, après qu'il aura été radoubé, pourra continuer seul sa route aux risques des Assureurs; parce que cette espece de *changement*, ou plutôt d'altération *de voyage*, occasionnée par cas fortuit, est à la charge des Assureurs, suivant l'*art.* 26.

Troisieme cas. Le Navire parti seul de Marseille pour aller joindre le convoi à Toulon, y arrive, & part sans profiter de l'escorte sous laquelle il lui étoit loisible de se mettre, & de laquelle, d'après le pacte de son Contrat, il n'auroit pas dû s'écarter. Dès-lors, y ayant changement ou altération volontaire de voyage, sans le consentement des Assureurs, ceux-ci sont *déchargés des risques, & ne sont pas tenus de restituer la prime*, parce qu'ils avoient *commencé à courir les risques* maritimes. C'est la décision de l'art. 27, *h. t.*

Quatrieme cas. Le sieur Journu Neveu avoit fait faire des

Aſſurances ſur le Navire *le Fils bien-aimé*, Capitaine Dominique Caſtigliore, deſtiné pour les Isles Françoiſes. Il fut ſtipulé dans la police, que l'*Aſſurance n'auroit de valeur qu'autant que le Navire partiroit de Bourdeaux, ſous l'eſcorte des Bâtimens du Roi.*

Ce Navire fut joindre l'eſcorte à la Rade de Royan, qui eſt à l'embouchure de la Garonne. On mit à la voile. Un coup de vent ſépara du convoi le Navire *le Fils bien-aimé*, qui, continuant ſa route, devint la proie des Anglois.

On diſoit, entr'autres choſes, que l'Aſſurance étoit nulle, parce que le Vaiſſeau n'étoit pas parti de Bourdeaux même ſous l'eſcorte d'aucun Bâtiment du Roi.

Sentence rendue par notre Amirauté le 4 Septembre 1781, qui condamna les Aſſureurs à payer la perte.

Autre déciſion. Maſſol & Compagnie firent aſſurer 10500 liv. ſur corps & facultés de la Tartanne *l'Heureuſe Marie dite le Roſſignol*, Capitaine Clair Bonnet, de ſortie de Conſtantinople juſqu'à Marſeille. Il étoit dit dans la police, que la Tartanne partiroit *de Conſtantinople* ſous l'eſcorte des Vaiſſeaux du Roi, *à défaut*, *Aſſurance nulle.* Le Navire partit ſeul de Conſtantinople. Il ſe rendit aux Dardanelles, d'où il remit à la voile ſous l'eſcorte de la frégate du Roi *la Sultanne*, pour ſe joindre au convoi qui devoit ſe trouver à Smyrne.

Parvenue près de Smyrne, la Tartanne fit naufrage. Les Aſſureurs prétendoient que l'Aſſurance étoit nulle, parce que le Navire étoit parti de Conſtantinople ſans eſcorte. Les Aſſurés, (pour leſquels M. Creſp écrivoit) répondoient que la mer de Marmora n'eſt ouverte à aucun Corſaire, & qu'à cet égard les Dardanelles doivent être conſidérées comme le Port de Conſtantinople; ainſi que l'Eſtaque vis-à-vis de Marſeille. Sentence du 21 Octobre 1781 rendue par notre Amirauté, qui condamna les Aſſureurs à payer la perte. Arrêt du mois de Juin 1782, au rapport de M. de la Salle, qui confirma cette Sentence.

Cinquieme cas. Le Capitaine Etienne Vian du Lieu de la Ciotat, s'étoit fait aſſurer 3000 liv. ſur le corps de la Pola-

cre *la Fortunée*, par lui commandée, de ſortie de Marſeille juſqu'en Syrie, *allant avec eſcorte, autrement, Aſſurance nulle.*

Lorſque la Polacre fut parvenue à la hauteur de l'Isle Serigo, elle fut ſéparée du convoi par un coup de vent. Elle continua ſa route ſans eſcorte. Elle fut priſe & conduite à Alexandrette, où le Capitaine Vian fit ſon Conſulat duement vérifié.

Il préſenta Requête au Lieutenant de l'Amirauté de la Ciotat contre ſes Aſſureurs en payement de la perte. Ceux-ci attaquerent la foi du Conſulat. Une Enquête fut ordonnée par une premiere Sentence. Des témoins furent entendus. Autre Sentence rendue le 3 Février 1781, qui ordonna que par Experts, il ſeroit vérifié ſi, eu égard aux circonſtances du fait décrites dans le Conſulat, & réſultantes de l'Enquête, le Capitaine avoit pu, ou non, ſe réunir au convoi.

Il appella de cette derniere Sentence : prétendant 1°. que le rapport ordonné étoit un ſecond interlocutoire, non admiſſible en Juſtice. 2°. Que des Experts, qui ne s'étoient pas trouvés à bord lors de l'accident, étoient hors d'état d'en juger. Arrêt du 28 Mai 1782, au rapport de M. de Beauval, qui confirma la Sentence.

Cette affaire eſt encore en inſtance. Si les Experts décident que la Polacre eût pu rejoindre le convoi, l'Aſſurance ſera déclarée *nulle* vis-à-vis des Aſſurés ; mais cette nullité ne refluera point contre les Aſſureurs, à qui l'entiere prime ſera acquiſe, parce qu'ils avoient commencé à courir les riſques maritimes, qui auroient ceſſé à leur égard par la rupture volontaire du *voyage qualifié.*

Sixieme cas. Par deux polices du 22 Mars 1782, les ſieurs Peſchier & Bouillon firent aſſurer, pour compte d'ami, 164108 liv. ſur les facultés du Navire Hollandois, appellé *de Jonge Jacobs & Albertas*, Capitaine Chriſtophle Teunes, » de ſortie » de Surinam juſqu'en un Port de France, où le Navire ſera » ſon entiere décharge, permis de toucher aux Isles Fran-

„ çoiſes de l'Amérique ; étant d'accord les Parties que ledit „ Navire partira, ou ſera parti, tant de Surinam que des Isles „ Françoiſes, s'il y relâche, ſous eſcorte *de Bâtimens du Roi* : „ à défaut, la préſente aſſureté deviendra nulle „.

Nota. La ſignature du premier Aſſureur de l'une & de l'autre police contenoit la clauſe indéfinie : *avec obligation d'eſcorte*, ſans autre ſpécification.

Par deux autres polices des 3 & 6 Avril ſuivant, les ſieurs Peſchier & Bouillon firent aſſurer 141200 liv. ſur les facultés du Navire Hollandois *de Vrouwe Maria & Eliſabeth*, Capitaine Bartel Vos, „ de ſortie de Surinam, juſques dans un „ Port de France, où le Navire fera ſon entiere décharge, „ permis de toucher aux Isles Françoiſes de l'Amérique. Sont „ d'accord les Parties que ledit Navire partira, ou ſera parti, „ tant de Surinam, que des Isles Françoiſes, *ſous eſcorte de* „ *Bâtimens de Roi* : à défaut, Aſſurance nulle „.

Nota. Le premier ſignandaire de la police du 3 Avril, écrivit la clauſe indéfinie : *avec la condition d'eſcorte, tant de Surinam, que des Iſles Françoiſes.*

Les Aſſurés s'étant apperçus de l'équivoque que les mots *de Roi* ou *du Roi* pouvoient faire naître, en firent part à leurs Aſſureurs, qui tous, à l'exception d'un ſeul, ſouſcrivirent l'avenant dont voici la teneur. „ Nous ſouſſignés, Aſſureurs „ à Mrs. Peſchier, Bouillon & Compagnie, par polices des „ 22 Mars, 3 & 6 Avril derniers, de ſortie de Surinam „ juſques dans un Port de France, ſur facultés des Navires „ Hollandois, appellés *de Jonge Jacobs & Albertas*, Capitaine „ Chriſtophle Teunes, & *de Vrouwe Maria & Eliſabeth*, „ Capitaine Bartel Vos, déclarons avoir été avertis cejour- „ d'hui que leſdits Navires partiroient, & ſeroient eſcortés „ dans leur navigation, d'un ou pluſieurs *Bâtimens de guerre*, „ *François ou Hollandois*, *ou des deux Nations conjointe-* „ *ment.* Marſeille le 1er. Juin 1782 „.

Les ſieurs Charles & Louis Sales, Aſſureurs dans la police du 3 Avril, refuſerent de ſigner cet avenant ; & par une Requête

Requête qu'ils préſenterent au Tribunal de l'Amirauté, ils requirent qu'il fût ordonné que le riſque par eux pris n'auroit lieu que dans le cas où le Navire aſſuré partiroit *avec eſcorte de Bâtimens au ſervice du Roi de France, ſi mieux on n'aimoit annuller & réſilier le riſque.*

Ils diſoient : 1°. que par *Bâtimens de Roi*, ils n'avoient entendu que ceux au ſervice du Roi de France ; que nous ne reconnoiſſons d'autre Roi que notre Souverain ; & que par un Arrêt du 27 Mai 1699, le Parlement de Paris avoit défendu aux Officiers du Bar, de donner au Roi le ſurnom de *très-Chrétien* : ce qui ſembloit indirectement attribuer au Duc de Lorraine la ſouveraineté dans le *Barroi*. (*Journal des Audiences, tom. 4, pag.* 783).

2°. Que lorſque l'Aſſurance dont il s'agit fut faite, le Vaiſſeau de guerre François commandé par M. de Kerſin, étoit à Demerary & Eſſequibo, poſſeſſion Hollandoiſe, près de Surinam.

3°. Que le pacte devoit être entendu tel qu'il avoit été ſtipulé, &c.

Les ſieurs Peſchier & Bouillon répondoient : 1°. que par *Bâtimens de Roi*, on n'avoit entendu rien de plus que des Bâtimens de guerre : d'autant mieux qu'il s'agiſſoit de deux Navires Hollandois, qui, partant d'une Colonie Hollandoiſe, devoient naturellement être eſcortés par des Bâtimens de guerre de la République.

2°. Que lors de la ſouſcription des polices, il n'avoit pas été queſtion de M. de Kerſin, lequel d'ailleurs n'étoit pas à Surinam.

3°. Que tous les Aſſureurs avoient expliqué par l'avenant le véritable ſens de la police, &c.

Par Sentence du 28 du même mois de Juin 1782, la cauſe fut renvoyée au premier jour après l'événement, c'eſt-à-dire, après l'arrivée ou la perte connue du Navire.

Mais les ſieurs Sales avoient intérêt de ſavoir s'ils devoient, ou non, recourir à la réaſſurance. Les ſieurs Peſchier & Bouillon avoient intérêt de ſavoir s'ils devoient, ou non, ſe

faire assurer de nouveau. » La Justice ne refuse jamais son » secours à ceux qui ont un sujet apparent de l'implorer ; » & puisque ce secours n'est autre chose que l'action même » qu'elle accorde, la mesure de la capacité d'intenter cette » action, est toujours la même que celle de l'intérêt de ce- » lui qui l'intente ». M. d'Agueſſeau, *tom.* 3, *pag.* 690.

Les Parties eurent recours à M. Gignoux & à moi. Nous décidâmes la question contre les sieurs Sales par Sentence arbitrale du 13 Juillet suivant.

L'intention évidente, tant des Assureurs que des Assurés, avoit été que les Vaisseaux navigueroient sous une *escorte* capable d'écarter les Corsaires.

Les mots indéfinis, *avec obligation d'escorte*, insérés dans la premiere signature, laquelle régit toutes les autres, expliquoient le pacte contenu dans la police. (*supra ch.* 2, *sect.* 4, §. 2).

L'avenant signé par tous les Assureurs, à l'exception d'un seul, faisoit assez connoître le véritable sens du Contrat.

Enfin, les Bâtimens d'une République sont de vrais Bâtimens *de Roi*. Car *le Souverain* est ou un homme seul, ou une multitude d'hommes réunis en un Conseil, & ne formant qu'une volonté. Les Romains étoient un Peuple Roi : *populus rex*. On ne peut disputer le même titre aux États Républicains. Dans la Démocratie, la majesté est l'attribut du Peuple entier ; dans l'Aristocratie, elle est l'attribut du college des Grands ; & dans la Monarchie, elle est l'attribut du Monarque. *Patet in Democratiâ majestatem convenire populo universo ; in Aristocratiâ, collegio optimatum ; in Monarchia & regno, Regi.* Wolff, §. 898.

V. Burlamaquy, *principes du droit politique, part.* 1, *ch.* 5, *n.* 3. Grotius, *lib.* 1, *cap.* 3, §. 7. Esprit des Loix, *liv.* 2, *ch.* 2, *&c.*

Nous décidâmes donc que les sieurs Sales devoient être déboutés de leur Requête, & continuer de courir le risque par eux souscrit.

On a vu dans la Section premiere du présent Chapitre, que

le ſieur Roland l'aîné fut condamné à courir ſur le Navire le *Céſar*, Capitaine *la Tournerie*, le riſque qu'il avoit pris ſur le même Navire auparavant appellé *la Poſte*, Capitaine *Roger*. Il eſt vrai qu'en regle générale, il n'eſt pas permis de plaider pour un intérêt futur, ni d'intenter une action non encore née. *L.* 35, ff. *de judiciis. L.* 36, ff. *de reb. cred. L.* 13, §. 1, ff. *de pign. & hypot.* Cujas *ſur la Loi* 23, ff. *de judiciis*, & ſur la loi 76, ff. de *verb. oblig.*

Mais cette regle n'a pas lieu lorſqu'il y a péril en la demeure, & qu'il s'agit de prévenir un mal dont on eſt menacé. C'eſt alors le cas de l'action *de damno infecto*; & voici comme parle Mantica, *de tacitis, lib.* 14, *tit.* 42, *n.* 3, *tom.* 2, *pag.* 217. *Non poteſt priuſquàm agere ante implementum conditionis, etiam ad effectum, ut reus, conditione impletâ, condemnetur. Quod intelligitur, niſi periculum ſit in morâ, ſi implementum conditionis expectetur.*

Les ſieurs Sales acquieſcerent à notre Sentence arbitrale, & ſe firent réaſſurer.

Par ce moyen, les deux parties furent ſatisfaites. Le triomphe de la Juſtice eſt de prévenir les procès, ou de les éteindre dans leur principe.

Septieme cas. En Juillet 1782, on avoit fait des Aſſurances ſur un Navire, de ſortie de Marſeille juſqu'aux Détroits de Gibraltar, & dans la police il étoit dit que le Navire partiroit de Marſeille *ſous l'eſcorte d'un Bâtiment de Roi ; autrement, Aſſurance nulle.*

Une Frégate, chargée de munitions de guerre pour Algeſiras, ſe trouvoit à l'Eſtaque. Le Navire aſſuré mit à la voile ſous les auſpices de cette Frégate qui lui accorda protection, & qui partit en même temps.

Conſulté ſur ce cas, je fus d'avis que ſi le Navire étoit pris par les Ennemis, les Aſſureurs ſeroient fondés à refuſer le payement de la perte : car autre choſe eſt d'être ſous l'eſcorte d'un Bâtiment de Roi, & autre choſe eſt de naviguer ſimplement ſous ſes auſpices. Je conſeillai donc à l'Aſſuré, ou de faire ſigner aux Aſſureurs *un avenant* qui leur expliquât la na-

ture de l'eſcorte dont il s'agiſſoit, ou de leur propoſer de rayer leur ſignature. Une Frégate obligée de remplir en diligence ſa miſſion, ne peut, pendant le voyage, ni ralentir ſa marche pour ſe conformer à celle d'un Navire marchand, ni s'arrêter pour combattre des Corſaires.

§. 3. Énonciation que le Navire eſt noliſé pour le compte du Roi.

Lors de la guerre de 1755, les ſieurs Rigaud, Vernet & Compagnie, frétèrent le Navire *l'Archange St. Michel* aux Commiſſionnaires de l'armée, & firent faire des Aſſurances ſans expliquer la nature de cet affrétement, qui étoit très-propre à aggraver le riſque. En effet, les Munitionnaires ſe trouverent ſoumis à des ordres ſupérieurs, dans l'exécution deſquels le Navire fit naufrage à la Plage de Nice. Les Aſſureurs furent déchargés de la perte par Arrêt du Parlement d'Aix. *Notes de M. Pazery.*

§. 4. Vaiſſeau qui lors de l'Aſſurance ſe trouve en mauvais état.

Si le Navire qu'on fait aſſurer, n'avoit pu totalement être radoubé dans le lieu du départ, & que cette circonſtance fût connue de l'Aſſuré lors de l'Aſſurance ſouſcrite, il ſeroit obligé d'en faire mention dans la Police. Mais ſi la choſe lui étoit inconnue, on ne ſauroit lui faire un crime de n'en avoir pas parlé, pourvu toutefois que le Navire n'eût pas mis à la voile dans un état d'innavigabilité. *Infrà ch.* 12, *ſect.* 38.

J'ai vu faire des Aſſurances ſur un Navire *déclaré innavigable* à Gênes, & qui fut ramené côte à côte juſqu'à Marſeille. Si ce Navire eût fait naufrage, les Aſſureurs auroient été condamnés à payer la perte, attendu que l'état de ce Vaiſſeau leur avoit été manifeſté.

Dans le Chapitre 8, *Section* 9, je rapporterai un Arrêt rendu au ſujet d'une Aſſurance ſur quatre priſes, faites par un Corſaire François. L'un de ces Navires, appellé *le Port Marchana*, avoit eu dans le combat le grand mât & celui d'artimon rompus. Le Capitaine amarina les priſes, & écrivit tout de ſuite pour qu'on les fit aſſurer. Partie des Aſſurances furent faites à Marſeille, ſans qu'on y ſpécifiât l'état de ce Navire. Il fut enſuite repris par les Anglois. Les trois autres furent repris également. Les Aſſureurs refuſoient de payer la perte; & ils inſiſtoient en particulier, ſur ce que la Police n'avoit

pas expliqué l'état délabré du Navire démâté. Ils furent condamnés à payer l'entiere ſomme aſſurée, attendu qu'ils devoient préſumer que des Vaiſſeaux pris après un combat, avoient été maltraités.

§. 5. Capacité du Navire.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 1, veut que la police contienne *le port & la capacité du Navire.* On le ſpécifie ſouvent, mais notre Ordonnance ne l'exige point.

Énonciation du nombre d'hommes & de canons.

On énonce quelquefois dans les polices le nombre d'hommes & de canons dont le Navire eſt armé. Cette énonciation n'eſt pas de néceſſité. Mais ſi elle eſt fauſſe, les Aſſureurs peuvent, ſuivant les circonſtances, être diſpenſés de payer la perte. On eſt alors au cas de la regle : *expreſſa nocent ; non expreſſa non nocent. L.* 195, ff. *de regul. jur.*

§. 6. Du Pavillon.

Les Aſſurances faites, par exemple, ſur un Navire *Génois*, ſeroient nulles, ſi le Navire étoit parti ſous pavillon & avec Patentes du grand Duc de Toſcane. Caſaregis, *diſc.* 68, *n.* 1. Targa, *cap.* 33, *not.* 20, *pag.* 149.

SECTION V.

Aſſurance in quovis.

§. 7. En quel cas & comment peut-on faire aſſurer *in quovis* ?

Si on ignore dans quel Navire les effets qu'on a en Pays étrangers, ſeront chargés, on les fait aſſurer *in quovis.*

» Pourront toutefois les chargemens qui ſeront faits pour » l'Europe, aux Échelles du Levant, aux côtes d'Afrique, & » aux autres parties du monde, être aſſurés ſur quelque Na» vire qu'ils puiſſent être, ſans déſignation du Maître ni du » Vaiſſeau, *pourvu que celui à qui ils devront être conſignés* » *ſoit dénommé dans la police* ». Art. 4, h. t.

Vid. Guidon de la Mer, *ch.* 12, *art.* 2. Targa, *ch.* 52, *n.* 4.

Valin, *ibid.*, obſerve qu'on peut déroger à la derniere diſpoſition de l'art. 4, lorſqu'on eſt incertain à l'*adreſſe* de qui

les marchandiſes qu'on a dans l'étranger, ſeront chargées. Dans ce dernier cas, il ſuffit que l'Aſſuré prouve que les marchandiſes étoient pour ſon compte, quoique chargées à l'adreſſe d'autrui.

Le même Auteur ajoute, que pour prévenir les fraudes, la police doit exprimer *préciſément la partie du monde* où les marchandiſes doivent être chargées. Il faut donc dire, par exemple, que c'eſt en Levant, aux Indes Orientales, aux Isles Françoiſes, au Mexique, au Continent Anglo-Américain, ſans être obligé d'expliquer le lieu particulier, parce que ſouvent on ignore les négociations que le Correſpondant peut avoir fait d'un endroit en un autre, avant que de faire paſſer les retraits en France.

Voici l'eſpece d'un cas qui mérite d'être remarqué.

Le ſieur Jean Feſquet ſe fit aſſurer 13000 liv. de ſortie de Marſeille juſqu'aux Isles Françoiſes de l'Amérique, ſur les facultés, conſiſtant en eſpeces qui ſe trouveront chargées dans le Vaiſſeau *l'Amphitrite*, Capitaine *Lombardon*; & de ſortie deſdites Isles Françoiſes juſques à Marſeille, ou autre Port de France, ſur les facultés & marchandiſes qui ſe trouveront chargées *in quovis, dans un ou pluſieurs Bâtimens François, quels qu'ils puiſſent être.*

L'Amphitrite arriva heureuſement au Cap. Le Capitaine Lombardon chargea:

Sur *l'Entreprenant*, pour	L. 4577.
Sur *le St. Pierre & St. Paul*,	2948.
Sur *le Ferme*,	3048.
Sur *le Duc de Penthievre*,	7975.
Sur *la Concorde*,	7284.
	L. 25832.

Les trois prémiers Navires arriverent heureuſement. Les deux derniers furent pris par les Anglois. Le ſieur Feſquet requit que les 13000 liv. aſſurées fuſſent réparties ſur les fa-

cultés chargées dans les cinq Vaiſſeaux, & il demanda que les Aſſureurs fuſſent condamnés à payer la perte, par regle de proportion, ſur le total.

Les Aſſureurs diſoient, que les trois Navires heureuſement arrivés avoient apporté au ſieur Feſquet des retraits, dont la valeur excédoit la ſomme aſſurée; qu'ainſi l'objet de l'Aſſurance étoit rempli.

Le ſieur Feſquet, pour qui M. Maſſel écrivoit, répondoit que les retraits chargés dans les cinq Vaiſſeaux, formoient une maſſe reſpectivement commune, & aux Aſſureurs pour les ſommes par eux ſouſcrites, & au Chargeur pour ſon découvert non aſſuré; que par conſéquent les Aſſureurs devoient répondre du ſiniſtre, par regle de proportion. Sentence du 15 Mars 1757, qui condamna les Aſſureurs au payement de 54 pour cent des ſommes par eux aſſurées. Cette Sentence fut acquieſcée & exécutée.

§. 2. Clauſe que *dans le cours du voyage, les effets aſſurés pourront être chargés dans d'autres Navires.*

Straccha, gloſe 8, n. 3, parle de la clauſe *de pouvoir, dans le cours du Voyage, charger ſur d'autres Navires les effets aſſurés.* Il décide que ce pacte eſt bon, pourvu que le chargement intermédiaire ſur d'autres Navires, ſoit fait ſans intervalle de temps. Je crois que cela dépend des circonſtances. Voici une hypotheſe. J'ai une caiſſe de marchandiſes à envoyer à la Guadeloupe; je ne trouve actuellement aucun Navire qui y aille. Il s'en préſente un qui part pour la Martinique. J'y charge la caiſſe, que j'adreſſe à un ami, avec ordre de la faire paſſer à la Guadeloupe par premier Bâtiment. Je puis faire mes Aſſurances, en expliquant que la caiſſe ſera chargée à Marſeille ſur tel Navire, pour être tranſportée à la Martinique, & de-là être transférée *in quovis* juſqu'à la Guadeloupe, à la conſignation d'un tel.

SECTION VI.

Assurance faite sur divers Navires dénommés.

§. 1. Assurance faite *diviſément* sur plusieurs Vaisseaux.

» Si l'Assurance est faite diviſément sur plusieurs Vaisseaux » désignés, & que la charge entiere soit mise sur un seul, » l'Assureur ne courra risque que de la somme qu'il aura assurée » sur le Bâtiment qui aura reçu le chargement, quand même tous les » Vaisseaux désignés viendroient à périr, & il rendra la Prime du » surplus, à la réserve du demi pour cent ». *Art.* 32, *h. t.*, *ibiq.* Valin. Pothier, *n.* 63 *& suiv.* Guidon de la Mer, *ch.* 13. Straccha, *gl.* 40.

§. 2. Assurance faite sur tel *ou* tel autre Navire.

Si l'Assurance est faite sur tel *ou* tel Navire, le risque sera consolidé sur le Navire dans lequel les marchandises que j'ai en Pays étrangers, seront chargées.

Vide Pothier, *Trait. des Oblig.*, *n.* 245, où il parle des obligations alternatives.

Si mes marchandises sont chargées dans l'un & l'autre Navire, elles feront masse vis-à-vis des Assureurs; l'alternative se convertira en individuelle.

Assurance faite *conjointement* sur plusieurs Navires.

Il en est de même du cas où l'Assurance ayant été faite conjointement sur plusieurs Vaisseaux désignés, les marchandises ont été distribuées dans chacun. Le tout forme masse, suivant la décision que j'ai rapportée dans la Section précédente.

Vide Pothier, *des Oblig.*, *n.* 287, où il traite des obligations individuelles.

§. 3. Si les marchandises destinées pour divers Navires, sont réunies dans une même Chaloupe, & qu'elles périssent.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 13, *art.* 1, propose la question suivante.

» Si un Marchand vouloit répartir ou diviser sa marchandise » en divers Navires, & sur chacun d'iceux, fait faire Assu- » rance : & s'il advenoit qu'il eût chargé à Rouen toute sa » marchandise en une Barque ou Heus, pour porter au Havre » à bord d'iceux Navires, & que la Barque se perdît, ou » fît

» fit avaries. La difficulté n'eſt pas petite, ſavoir ſi ces mots » contenus en la police, *courront le riſque en Barques, Heus, » ou Bateaux qui porteront leſdites marchandiſes à bord*, aſ- » tiendront l'Aſſureur à payer les ſommes intégrables aſſurées en » divers Navires. . . . .

» Puiſque les Barques ne ſont qu'aydes & alleges à ſecourir » pour tranſporter par la Riviere la marchandiſe deſtinée pour » les grands Navires, auxquels conſiſte le principal riſque, & » ſur leſquels l'Aſſurance ſe fait nommément, faut auſſi que » les moindres riſques ſuivent & ſoient rédigés à cette même » volonté. Partant, l'Aſſureur ou Aſſureurs ne pourront pas » être contrains payer la perte ou dommage de telles Bar- » ques que *juſques à la raiſon de la plus haute ſomme* que » chacun d'eux aura ſigné en l'une des polices ou l'un des » Navires ».

Valin, *art.* 32, *h. t.*, *pag.* 79, n'eſt pas de cet avis. » Il » ſuffit, dit-il, que ces marchandiſes fuſſent deſtinées à être » réparties ſur ces différens Navires aux termes de l'Aſſurance, » pour que leur perte tombe ſur les Aſſureurs ; car enfin, il » falloit les porter à bord de chacun des Navires ; & cela » étant, *il importe peu qu'elles ayent été chargées dans une ſeule » Allege* ».

Il ſemble au contraire qu'il importe beaucoup à l'Aſſureur, qui a pris riſque ſur divers Vaiſſeaux, qu'on ne réuniſſe pas ſon riſque dans une même Chaloupe.

Par exemple : j'aſſure, d'*entrée à Alexandrie d'Egypte*, *& de-là au Caire*, *par Germes ou Bateaux*, ſur les facultés de trois Navires : ſavoir, 2000 liv. ſur le premier, 2000 liv. ſur le ſecond, & 3000 liv. ſur le troiſieme. Les trois Navires arrivent à Alexandrie en même tems. On transborde mes trois riſques dans une ſeule Germe, qui périt. L'Aſſuré ou ſon Capitaine avoient-ils le droit d'aggraver ma condition, & de réunir en un ſeul point les riſques qui, ſuivant le Contrat, devoient être diviſés ?

Ne falloit-il pas que la marchandiſe de chaque Navire fût miſe ſéparément dans une Chaloupe particuliere, qui repré-

ſentât le Vaiſſeau pour lequel elle opéroit ? *Navicula eſt ſequela navis.*

D'où l'on ſeroit tenté de conclure avec le Guidon de la Mer, qu'en pareil cas je ne dois être tenu du ſiniſtre qu'à raiſon *de la plus haute ſomme*, qui étoit de 3000 liv., & non de l'entiere perte.

On peut répondre au contraire, 1°. que le pacte qui parle du tranſport *par Germes*, avoit été conçu en termes généraliques. 2°. Que les trois riſques s'étoient trouvés réunis caſuellement dans le même Bateau, ſans que l'ordre ordinaire & naturel de pareilles opérations eût été violé. 3°. Que les Capitaines reſpectifs n'étoient pas obligés de ſe diriger par les Aſſurances qui leur ſont étrangeres.

Si ce cas ſe préſentoit jamais, je crois qu'on devroit embraſſer l'avis de M. Valin.

SECTION VII.

Obſervations générales au ſujet du Navire.

§. 1. Qu'entend-on par *Navire*, par *Vaiſſeau*, ou par *Bâtiment de mer.*

Le mot *Navire* comprend tout Bâtiment de charpenterie propre à flotter, & à être mené ſur l'eau. *Navim accipere debemus, ſive marinam, ſive fluviatilem, ſive in aliquo ſtagno naviget.* L. 1, §. 6, ff. *de exercit. act.*

Les Chaloupes & les plus petites Barques ſont compriſes ſous la même dénomination. *Navigii appellatione, etiam rates continentur.* L. 1, §. 14, ff. *de fluminibus.* On y comprend même les Radeaux : *ſchedia. D. Lege* 1, §. 6, ff. *de exercit. act.*

Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 29. Straccha, *de navib.*, *part.* 1, *n.* 2. Stypmannus, *part.* 3, *cap.* 1, *n.* 8, *pag.* 276.

Suivant tous nos Dictionnaires, le mot *Vaiſſeau* n'eſt pas moins générique que *Navire.* Cleirac, (*Termes de Marine*, *pag.* 32) dit » que le terme de *Vaiſſeau* comprend toutes

» les eſpeces de Navires, Galeres, Barques & Bateaux.

Le mot *Bâtiment de mer* eſt auſſi générique que les deux précédens.

Mais tout cela n'eſt bon que dans la théorie. Les mots dont je viens de parler, reçoivent la ſignification que l'uſage de chaque Pays leur défere. On ne peut établir ſur ce point aucune regle ſûre. Les paroles doivent être entendues ſuivant l'interprétation commune & vulgaire qu'on leur donne dans le lieu du Contrat. *Popularibus enim verbis eſt agendum & uſitatis, cùm loquamur de opinione populari.* Ciceron, *de Offic., lib.* 2, *cap.* 10.

» L'uſage des langues vulgaires étant très-arbitraire, les re-
» cherches étymologiques & grammaticales pour découvrir le
» vrai ſens d'un mot dans le commun uſage, ne formeroient
» qu'une vaine théorie auſſi inutile que deſtituée de preuve.
» Les paroles ne ſont deſtinées qu'à exprimer les penſées; ainſi
» la vraie ſignification d'une expreſſion dans l'uſage ordinaire,
» c'eſt l'idée que l'on a coutume d'attacher à cette expreſſion ». Vattel, *liv.* 2, *ch.* 17, §. 272.

Vide la Loi 6, ff. *de evict.* Straccha, *de navib., part.* 3, *n.* 9. Pothier, *des Oblig., n.* 91 *& ſuiv.*

Parmi nous, on entend par *Vaiſſeau*, un Bâtiment de mer à trois mâts; & par *Navire* ou *Bâtiment*, on entend tout Bâtiment de mer propre à faire le voyage énoncé dans la police.

§. 2. Les agrès ſont-ils partie du Navire?

Les agrès ſont partie du Navire. *Omnia quæ conjuncta navi ſunt, veluti gubernacula, malum, antenæ, velum, quaſi membra navis ſunt.* L. 44, ff. *de evictionib. V.* L. 242, ff. *de verb. ſign.* Kuricke, *queſt.* 5. Loccenius, *lib.* 1, *cap.* 2, *n.* 9.

Mais les agrès ne ſont pas confondus avec le Navire même; voilà pourquoi celui à qui ils appartiennent, peut les revendiquer. L. 3, §. 1, ff. *de rei vindic. Vid. mon Traité des Contrats à la groſſe, ch.* 12, *ſect.* 3.

Chaloupe fait elle partie du Vaiſſeau?

Paulus avoit décidé que la Chaloupe eſt compriſe dans la vente qu'on fait d'un Navire avec ſes agrès. *Si navem cum inſtrumento emiſti, præſtari tibi debet ſcapha navis.* Labeon fut

d'un avis contraire. La Chaloupe, dit-il, ne differe du Navire que par la capacité, & non par le genre. *Scapha navis non eſt inſtrumentum navis; etenim mediocritate, non genere ab eâ differt.* L. 29, ff. *de inſtruct. legat.*

On retrouve la même déciſion dans la Loi 44, ff. *de evictionib.* *Scapham non videri navis eſſe reſpondit, nec quidquam conjunctum habere, nam ſcapham ipſam per ſe parvam naviculam eſſe.*

Il en eſt autrement dans l'uſage. La Chaloupe du Navire eſt compriſe dans les agrès du Navire, parce qu'elle eſt abſolument néceſſaire pour la navigation. Il en eſt de même du Canot. Kuricke, *queſt.* 5. Loccenius, *lib.* 1, *cap.* 2, *n.* 10. Straccha, *de navib.*, *part.* 2, *n.* 14, *& de aſſecur.*, *gl.* 8, *n.* 7. Targa, *cap.* 52, *n.* 5.

Infrà ch. 10, *ſect.* 2, §. 4; *ch.* 12, *ſect.* 41, §. 5; *ch.* 13, *ſect.* 2; *ch.* 20, *ſect.* 7, §. 4.

§ 3. Le Navire eſt-il indiviſible?

Le Navire eſt capable d'une diviſion métaphyſique & légale; mais on ne ſauroit le partager phyſiquement ſans le détruire, Il eſt indiviſible de fait, & non de droit : *Individua eſt de facto, non de jure. Vide* Faber *ſur la Loi* 3, ff. *de condict. ob turp. cauſ.*, *tom.* 3, *pag.* 313. *Mon Traité des Contrats à la groſſe*, *ch.* 4, *ſect.* 5.

Cette diviſion civile ſe fait ordinairement en 24 quirats. Targa, *cap.* 9.

§. 4. Le Navire réparé eſt-il toujours le même?

Le Navire eſt toujours préſumé le même, quoique tous les matériaux qui, dans le principe, lui avoient donné l'être, aient été ſucceſſivement changés. *Navem, ſi adeò ſæpè refecta eſſet, ut nulla tabula eadem permaneret, quæ non nova fuiſſet, nihilominùs eamdem navem eſſe exiſtimari.* L. 76, ff. *de judiciis.* L. 24, §. 4, ff. *de legat.* 1°. L. 10, §. 7, ff. *quib. mod. uſusfr.* Kuricke, *queſt.* 3. Loccenius, *lib.* 1, *cap.* 2, *n.* 7.

Les Athéniens conſerverent la Galere Salaminiene pendant plus de mille ans, depuis Theſée juſques ſous le regne de Ptolomée Philadelphe. Ils avoient un très-grand ſoin de remettre des planches neuves à la place de celles qui vieilliſſoient; d'où vient la diſpute des Philoſophes de ce temps-là : ſavoir, ſi ce Vaiſſeau,

dont il ne reſtoit plus aucune des pieces primitives, étoit le même que celui dont Theſée, vainqueur du Minotaure, s'étoit ſervi pour revenir de l'Iſle de Créte. Alexander ab Alexandro, *lib.* 3, *cap.* 1.

On agite encore à préſent la même queſtion au ſujet du *Bucentaure*, eſpece de Galere ſacrée, dont tous les ans, le jour de l'Aſcenſion, la Seigneurie de Veniſe ſe ſert, lorſque le Doge fait la cérémonie d'épouſer la mer.

Quoique par la ſucceſſion des temps, tous les membres, ou toutes les parties d'un Corps ayent changé, cependant par l'effet de la ſubrogation, le Corps eſt toujours préſumé le même. *Licet ſpatio temporis ſingula corpora mutentur, tamen mediante ſubrogatione, ſemper dicitur eadem res.* C'eſt toujours le même Peuple, le même Sénat, la même Légion, le même Edifice, le même Troupeau, le même Navire &c. *Idem populus, eadem navis, idem ædificium, idem grex, idem vivarium &c.* Dumoulin, *cout. de Paris*, §. 1, *gl.* 8, *n.* 19, *& Conſ.* 13, *n.* 9.

Grotius, *lib.* 2, *cap.* 9, §. 5 *&* 6. Merlinus, *de pignor.*, *lib.* 2, *queſt.* 44, *n.* 24. Caſaregis, *diſc.* 216, *n.* 51.

CHAPITRE VII.

DU CAPITAINE.

SOMMAIRE.

SECT. I. *De la clauſe* ou autre pour lui.
§. 1. *Avant le départ eſt-il permis de changer le Capitaine?*
§. 2. *La clauſe* ou autre pour lui, *n'eſt pas ſous-entendue.*
SECT. II. *Erreur dans le nom du Capitaine.*
SECT. III. *Après le départ, le changement de Capitaine eſt-il permis?*
SECT. IV. *Des perſonnes qui peuvent commander ou acquérir des Vaiſſeaux François.*

SECT. V. *Du grade & de l'autorité du Capitaine.*
§. 1. *Le grade de Capitaine Marchand eſt très-honorable.*
Différence entre Patron *& Capitaine.*
§. 2. *Eſt-ce au Capitaine à choiſir l'Equipage?*

L'ARTICLE 3, *h. t.*, dit que la *police contiendra le nom du Capitaine.*

Pothier, *n.* 106, obſerve que » le nom du Maître peut » être abſolument néceſſaire, lorſqu'il ſe trouve pluſieurs Vaiſ- » ſeaux du même nom, afin de déſigner le Vaiſſeau aſſuré, » en le diſtinguant de ceux qui ont le même nom.

» Hors ce cas, ſi le Vaiſſeau étoit ſuffiſamment connu & » déſigné ſans le nom du Maître, cet Auteur ne croit pas » que l'omiſſion du nom du Maître dût annuller le Contrat: car » quoique les Aſſureurs ayent quelque intérêt de ſavoir quel eſt » le Maître du Vaiſſeau, du riſque duquel ils ſe chargent, y » ayant des Maîtres dans leſquels ils peuvent avoir plus ou » moins de confiance; néanmoins rien n'empêche que des Aſ- » ſureurs puiſſent convenir de ſe charger des riſques à courir » ſur un Vaiſſeau, *quel que ſoit le Capitaine qui le commande* ».

Il eſt des cas où il n'eſt pas poſſible de ſavoir quel ſera le Capitaine qui commandera le Navire. La dénomination ſpécifique du Maître n'eſt donc pas de l'eſſence de l'acte. C'eſt ainſi que la queſtion fut décidée par l'Arrêt rapporté *ſuprà ch. 6, ſect. 2.* La diſpoſition de l'Ordonnance eſt à cet égard *deſcriptive*, plutôt qu'*impérative*. Mais tout cela doit s'entendre, pourvu qu'il n'y ait ni dol, ni ſurpriſe.

SECTION I.

De la clauſe *ou autre pour lui.*

Dans la police, après le nom du Capitaine, il eſt d'uſage d'ajouter la clauſe banale, *ou autre pour lui.* Cette clauſe eſt

très-ancienne. Elle ſe trouve dans la Formule d'Anvers, rapportée par Cleirac, *pag.* 355; dans celle d'Anconne, rapportée par Straccha, *de aſſecur.*; dans celle de Gênes, rapportée par Targa, *ch.* 51; dans celle de Londres, & dans la Formule privée dont on ſe ſert parmi nous.

§. 1. Avant le départ, eſt-il permis de changer le Capitaine?

En vertu de cette clauſe, il eſt permis aux Armateurs, même avant le départ du Navire, & ſans l'avis, ni le conſentement des Aſſureurs, de donner le commandement à tout autre Capitaine que celui qui étoit déja expreſſément déſigné dans la Police.

Un pareil uſage eſt ſujet à des inconvéniens. Notre Chambre du Commerce voulut les reprimer par une Délibération qu'elle prit le 26 Novembre 1692, dont voici la teneur.

EXTRAIT des Regiſtres de la Chambre du Commerce de Marſeille.

DÉPEND du Bureau, tenu le 26 Novembre 1692.

» Il auroit été repréſenté enſuite » des plaintes de pluſieurs Négo- » cians, que comme c'eſt l'uſage » dans les Actes d'Aſſurance, après » qu'on a déclaré le nom du Ca- » pitaine ou Patron, de dire, *ou* » *autre pour lui*, il ſe trouve des » Négocians aſſez peu légaux, pour » affecter de déſigner dans leurs » Aſſurances des Capitaines ou Pa- » trons de la plus grande diſtinc- » tion, pour les faciliter & en » payer une moindre Prime, quoi- » que ce ne ſoit qu'un leurre pour » ſurprendre les Aſſureurs, par un » abus intolérable, & une mau- » vaiſe application de la clauſe or- » dinaire : *ou autre pour lui*, en » vertu de laquelle ils font enſuite » commander le Bâtiment par un » autre moins capable & expéri- » menté, & ſur lequel les Aſſu- » reurs, s'ils en avoient été in- » formés, n'auroient voulu riſquer » de ſi importantes ſommes, & à une » Prime moins conſidérable. Il ar- » rive encore que bien ſouvent » les Aſſurances étant continuées » après pareils changemens, & dans » un tems que le véritable Capi- » taine ou Patron qui commande » effectivement le Bâtiment, eſt » connu & dénommé dans les nou- » velles Aſſurances, un même As- » ſureur qui a déja ſigné des As- » ſurances, ſous le nom du Ca- » pitaine ſuppoſé & déſigné le pre- » mier, en ſigne de nouvelles ſous » le nom du véritable Capitaine » déſigné le dernier, dans la

» croyance que ce soyent deux différens Bâtimens, au lieu que ce » n'est que le même; & de cette » maniere il double & triple son » risque sans le savoir, & sans en » avoir le dessein; laquelle introduction étant abusive, pernicieuse » & contraire à la bonne foi du » commerce, à l'esprit & au véritable sens de la clause, *ou qui* » *pour lui*, laquelle ne doit être » entendue que d'un changement » involontaire dans la route, & » après le voyage commencé, par » l'effet de quelque accident imprévu, qui réduit les choses dans » un point de nécessité, que le même » Capitaine qui commandoit le Bâtiment ne puisse plus continuer » ses fonctions, soit par mort, maladie, ou autre inconvénient de » pareille qualité; la Chambre auroit été requise de délibérer sur » les moyens de remédier à un tel » abus.

» Sur quoi ladite Chambre, d'une » commune voix, auroit délibéré, » sous le bon plaisir de Monseigneur » l'Intendant de Justice, qu'à l'avenir ladite clause, *ou autre pour* » *lui*, ne pourra aucunement servir » de prétexte pour autoriser & permettre le changement volontaire » du Capitaine premier désigné » dans les Assurances, ou Actes de » grosse avanture, mais seulement » elle aura lieu dans le seul cas de » force majeure ou accidens imprévus, & de véritable nécessité » qui surviendront pendant la route » & cours du voyage après le départ dudit Bâtiment du Port où » il aura commencé son voyage, » & ce à peine de nullité des Assurances & Actes qui se trouveront avoir été ainsi faits, sous » le nom d'un autre Capitaine » que celui qui se trouvera avoir » effectivement commandé le Bâtiment lors de la perte ou accident qui aura donné lieu à la » demande, en tout ou en partie, » des sommes assurées, sauf aux Assurés audit cas de changement » volontaire avant ledit départ, de » rapporter le consentement des » Assureurs, & d'en convenir avec » eux avant ledit départ; & faute » d'en convenir, l'assureté sera » pour non faite, & les Assureurs » tenus de restituer la Prime suivant l'usage. Et pour l'autorisation & exécution de la présente » délibération, il auroit été donné » pouvoir à Mrs. les Echevins & » Députés du Commerce, de se » pourvoir pardevant ledit Seigneur » Intendant, ainsi qu'il appartiendra.

» Collationné par nous Archivaire de la Chambre du Commerce de Marseille, soussigné. » (Signé) *Carfeuil.*

» Vu par nous, Premier Président & Intendant de Justice en » Provence, la Délibération ci-» dessus:

» Nous avons icelle approuvée » & autorisée selon sa forme & » teneur. Fait à Aix le 22 Janvier » 1693. (Signé) *Lebret* ».

1°. Cette

1°. Cette Délibération ne fut ni autorisée par le Prince, ni homologuée par le Parlement.

2°. Elle gêne la volonté des Contractans, & tend à détruire un pacte que le droit public ne prohibe point.

3°. Les Chargeurs ou Quirataires particuliers forment le plus grand nombre des personnes qui se font assurer. Ils n'ont l'autorité, ni d'établir, ni de destituer le Capitaine du Navire. Il seroit donc odieux de leur imputer un changement qu'il n'est pas en leur pouvoir d'empêcher, & qu'ils ignorent souvent.

4°. S'il y a des abus, c'est le malheur de l'humanité de les voir sans cesse renaître.

Voilà pourquoi, malgré cette Délibération de la Chambre, notre Amirauté n'a jamais cessé de décider que le changement de Capitaine, même dans le lieu de la demeure des Assureurs, sans leur aveu, & avant le départ du Navire, n'anéantit point l'Assurance. Ainsi jugé par trois Sentences des 20 Juillet, 3 Septembre, & 2 Décembre 1748.

Mr. Valin (à qui j'avois envoyé copie de mes *adversaria*) rapporte, sur l'*art.* 52, *h. t.*, *pag.* 125, les deux premieres de ces Sentences. Il les qualifie d'*Arrêts d'Aix* : c'est une erreur qui doit être mise sur le compte du Copiste.

Casaregis, *disc.* 68, *n.* 6, estime que la clause, *ou autre pour lui*, ne comprend pas le Capitaine de Nation différente, & sur-tout d'une Nation qui est en guerre avec une autre.

La Barque *Mater divinæ gratiæ*, fut armée à Nice pour Cayenne, sous le commandement du *Capitaine Laurens-Nicolas Lieutaud, Niçard, ou autre pour lui.* Toucas & Senés de Nice y chargerent diverses marchandises destinées pour Cayenne. Cette Barque toucha à Marseille. Pour la mettre à couvert des Barbaresques, on fit des expéditions simulées, qui énonçoient pour Capitaine *Jean-Gabert*, *François de Nation.*

Cependant Senés & Toucas, qui s'étoient rendus à Marseille, où ils avoient concouru aux expéditions simulées, firent assurer pour leur compte 15700 liv. sur les facultés de ladite Barque, *Capitaine Lieutaud de Nice, ou autre pour lui.*

La Barque remit à la voile. Le Pavillon de France la ſauva des Barbareſques, mais il la fit tomber entre les mains des Anglois : *Incidit in Scyllam, cupiens vitare Charibdim.* Les Anglois conſidérant *Jean Gabert, François de Nation*, comme le véritable Capitaine, confiſquerent le Bâtiment & les marchandiſes.

Les Aſſureurs ſoutinrent qu'ils avoient aſſuré un neutre ; & que la clauſe de la Police *ou autre pour lui*, ne pouvoit comporter qu'un Capitaine de Nation neutre, & non un Capitaine François, dont la perſonne avoit occaſionné la confiſcation du Navire. Sentence du mois de Janvier 1763 qui les mit hors de Cour & de procès ; car ce qui tend à aggraver le riſque des Aſſureurs, doit leur être manifeſté avant qu'ils ſouſcrivent l'Aſſurance ; & il eſt juſte qu'ils connoiſſent l'étendue des haſards dont ils ſe rendent reſponſables.

§. 2. La clauſe *ou autre pour lui*, n'eſt pas ſous-entendue.

La clauſe *ou autre pour lui*, n'eſt pas de droit. Si on a omis de l'inſérer dans la police, les Aſſureurs ſont déliés de toute obligation, par cela ſeul que ſans leur aveu, le Capitaine a été changé ; à moins que ce changement n'ait été fait par néceſſité, pendant le cours du voyage. *Infrà ſect.* 3.

SECTION II.

Erreur dans le nom du Capitaine.

Les ſieurs Blanc freres avoient pris un premier riſque ſur les facultés de *la Barque* Ste. Thereſe, *Capitaine Hyacinthe Janſolem.*

Ils prirent un nouveau riſque de 1000 liv. ſur la même Barque, Capitaine (fut-il dit) Hyacinthe *Solem.*

Cette Barque dont le Capitaine s'appelloit *Janſolem* & non pas *Solem*, fut priſe.

Requête de la part de Louis Aycard & de la veuve Orgeas, Aſſurés, en payement des ſommes aſſurées par les freres Blanc. Ceux-ci prétendirent que la ſeconde Aſſurance étoit nulle, à cauſe de l'erreur du nom du Capitaine, & que s'ils

avoient ſçu que ce fût le même Bâtiment, ils n'auroient pas pris le ſecond riſque.

Les Aſſurés répondoient que l'erreur étoit facile à appercevoir, & que d'ailleurs la dénomination du Capitaine étoit indifférente, attendu la clauſe *ou autre pour lui*, inſérée dans la police.

Sentence du 13 Juin 1758, qui donna gain de cauſe aux Aſſurés, pour leſquels M. Gignoux écrivoit. Elle fut acquieſcée.

Au Chapitre précédent, *Section* 1, j'ai rapporté l'Arrêt rendu contre le ſieur Roland, où l'on a vu que le nom du Capitaine *Roger* avoit été changé en celui de *Jean-Baptiſte la Tournerie.*

La Formule de Londres prévient cette difficulté, en énonçant que le Maître du Navire eſt (un tel) » ou tel autre en ſa » place, & *ſous tel autre nom que le Capitaine eſt, ou pourra être* » *appellé* ».

SECTION III.

Après le départ, le changement du Capitaine eſt-il permis?

Suivant le droit commun, eſt-il permis au Capitaine, dans le cours du voyage, de ſubroger un autre Capitaine en ſa place. *L.* 1, §. 5. ff. *de exercit. act.*

Quoique les Propriétaires aient prohibé au Capitaine d'en ſubroger un autre, le Navire n'en eſt pas moins obligé envers le tiers qui, de bonne foi, a contracté avec le Capitaine ſubrogé. *d. L.* 1, §. 5.

Mais le Capitaine qui, ſans néceſſité & ſans l'aveu des Propriétaires, en ſubroge un autre, répond des faits du Subrogé envers les Armateurs. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 15, *n.* 106. Roccus, *de navib.*, *not.* 3. Kuricke, *queſt.* 15, *pag.* 869. Targa, *cap.* 12, *n.* 25. Caſaregis, *diſc.* 115, 225 & 226.

Roccus, *de navib.*, *not.* 4, dit que si pendant le voyage, le Capitaine meurt ou devient impotent, l'Equipage peut en élire un autre.

La Déclaration du 21 Octobre 1727, art. 25, veut » qu'en cas de mort ou de débarquement du Capitaine dans » les Pays étrangers, pour raison de maladie ou *autrement*, le » commandement du Navire appartiendra à celui qui sera en » second sur icelui, sans qu'il puisse être donné à aucuns Ca- » pitaines qui se trouveront dans les Pays étrangers. . . . Per- » mettons néanmoins aux Propriétaires & Armateurs des Vais- » seaux qui se trouveront dans ledit cas, d'envoyer de France » des Capitaines pour commander leurs Vaisseaux, sans qu'au- » cuns de ceux qui pourront se trouver dans lesdits Pays » étrangers, puissent être choisis pour avoir ledit comman- » dement; & voulons qu'avant de faire partir de France lesdits » Capitaines, lesdits Propriétaires & Armateurs soient tenus » d'en aller faire déclaration au Bureau des Classes, dont il » leur en sera donné Certificat signé de l'Officier des Classes, » lequel contiendra le nom du Capitaine, Maître ou Patron » choisi par eux, son signalement, & le f°. du Registre où » il sera porté ».

Il arrive quelquefois qu'ensuite des ordres des Armateurs, le Capitaine parvenu, par exemple, aux Isles Françoises, ou au Continent Anglo-Américain, reste sur le Pays pour y gérer la cargaison d'entrée, & fait partir le Navire sous le commandement de son Second. Cela est permis. L'objet des Assurances ne fut jamais de gêner la spéculation des Armateurs. Toutes les fois que les Assureurs se sont plaints de ce changement de Capitaine, leur exception a été rejettée. *Infrà ch.* 13, *sect.* 19.

Voici en pareil cas l'usage qu'on observe aux Isles Françoises de l'Amérique. Le Capitaine présente Requête au Juge : il demande que relativement aux pactes de son raccord, il lui soit permis de délaisser à son Second le commandement du Navire. Sur cette Requête, & d'après les conclusions du Procureur du Roi, le Juge *autorise le Capitaine à expédier le*

Navire ſous le commandement du Second, à la charge par celui-ci d'obſerver les formalités préſcrites par l'Ordonnance.

En conſéquence, le Capitaine ſubrogé ſe préſente au Juge. Il *déclare accepter* la qualité qui lui eſt déférée, & *promet de ſe conformer pendant le voyage aux Ordonnances de la Marine : de quoi acte lui eſt concédé en préſence & du conſentement du Procureur du Roi.*

Nota. Je ne connois aucun Réglement qui preſcrive pareille formalité. Elle n'eſt pas de rigueur. Le Capitaine en Second devient *ipſo jure* Capitaine en Premier, dès que le Capitaine abandonne le commandement du Navire, pour quelque cauſe que ce ſoit; & je crois que jamais, en aucun cas, les Aſſureurs ne peuvent ſe plaindre du changement de Capitaine, attendu la clauſe générale & indéfinie *ou autre pour lui*, pourvu que ce Subrogé ſoit un François revêtu de la qualité de Capitaine : car ſi c'étoit ou un Etranger, ou un ſimple Officier, à qui, *ſans néceſſité*, le commandement du Navire eût été laiſſé, les Aſſureurs ne ſeroient pas reſponſables du ſiniſtre qu'on pourroit imputer à l'impéritie d'un pareil conducteur. Ils ont dû ſe flatter que le Navire ſeroit commandé par un *Capitaine* de capacité reconnue. *La maîtriſe* eſt une préſomption légale de capacité dans celui à qui elle a été ſolemnellement déférée.

SECTION IV.

Des perſonnes qui peuvent commander ou acquérir des Vaiſſeaux François.

Le Droit Hanſéatique, *tit.* 1, *art.* 1, prohibe aux Etrangers de faire conſtruire des Navires ſans la permiſſion ſpéciale du Magiſtrat du Lieu. *Ibiq.* Kuricke, *pag.* 686.

Loccenius, *lib.* 1, *cap.* 2, *n.* 3, atteſte qu'en divers autres Pays, il y a des Loix ſemblables, dont l'objet eſt de favoriſer le Citoyen, & de le mettre à couvert de la concurrence de l'Etranger.

Le fameux Acte de navigation publié par Cromwel le 9 Octobre 1651, & revêtu de l'autorité royale ſous Charles II. le 23 Septembre 1660, défend en l'article 1, » d'importer, » & d'exporter aucunes denrées dans les Colonies appartenantes, ou qui appartiendront au Roi d'Angleterre, en Aſie, » Afrique, & Amérique, que dans *les Vaiſſeaux qui appartiendront véritablement & réellement aux Anglois, & dont le Maître & les trois quarts des Matelots, au moins, ſeront Anglois* ».

L'Édit pour l'affranchiſſement du Port de Marſeille, donné en Mars 1669, veut » que les Etrangers & autres perſonnes » de toutes nations & qualités, puiſſent aborder à Marſeille, » & entrer avec leurs Vaiſſeaux, Bâtimens & marchandiſes, » les charger & décharger, y ſéjourner, magaſiner, entreposer, & en ſortir par mer librement, quand bon leur » ſemblera &c. ».

Cet Edit ajoute, que les Marchands étrangers qui fixeront dans Marſeille leur domicile, ſeront, après un certain temps, *cenſés naturels François, réputés Bourgeois d'icelle, & rendus participans de tous leurs droits, privileges & exemptions.*

Par le Réglement du premier Mars 1716, art. 11, il fut ordonné que *les Vaiſſeaux bâtis dans les Ports du Royaume ne pourront appartenir qu'à des François domiciliés dans le Royaume, ſans qu'aucun Etranger y puiſſe avoir part.*

Les Déclarations du mois d'Août 1718, & Février 1720, révoquerent les Lettres de naturalité qui avoient été accordées aux Etrangers qui ne faiſoient pas leur réſidence actuelle dans le Royaume; & il fut ordonné que les Etrangers naturaliſés ne pourroient commander des Bâtimens François, qu'après avoir juſtifié de leur réſidence actuelle pendant quatre années conſécutives.

Ces différents Réglemens n'ayant pas fait ceſſer les abus qui ſe commettoient au ſujet du Pavillon François, une Déclaration du mois de Janvier 1726 interdit le commandement des Bâtimens François à tous Etrangers naturaliſés.

Ces Etrangers ne venoient dans le Royaume que pour

commander des Bâtimens, y profiter de l'avantage du Pavillon, & faire paſſer dans leur Pays, au détriment de l'Etat, le profit qu'ils faiſoient dans la navigation.

Cependant malgré l'interdiction prononcée, les Etrangers continuoient de faire naviguer ſous Pavillon François les Bâtimens qui leur appartenoient, en y mettant à leur place des Capitaines François, avec leſquels ils s'embarquoient pour Écrivains, Supercargues, ou en qualité d'Officiers mariniers, à l'effet de diriger eux-mêmes leur commerce. Ils trouvoient même des François qui leur prêtoient le nom, pour l'achat ou la conſtruction des Bâtimens.

Pour faire ceſſer des abus ſi multipliés, Sa Majeſté fit publier ſur cette matiere une derniere Déclaration. C'eſt celle du 21 Octobre 1727.

L'article 17 défend aux Capitaines d'embarquer pour Ecrivain, Chirurgien, Supercargue, Nocher, ou Officier marinier, aucun Etranger, même naturaliſé, ſoit par Lettres-Patentes, ſoit par l'Edit du Port franc, à peine de 500 liv. d'amende pour chaque étranger ou naturaliſé qui aura été embarqué en d'autre qualité qu'en celle de Matelot ou de Paſſager.

Par les articles 18 & 19, le Roi fait défenſes à tous ſes Sujets de donner le commandement de leurs Bâtimens à aucun Capitaine Etranger, ou naturaliſé, & même à aucun François marié dans les Pays Etrangers avec une fille étrangere, à peine de 1000 liv. d'amende.

L'article 20 veut que les Capitaines qui ſe marient dans les Pays étrangers à des filles étrangeres, ſoyent déchus de leur qualité de Capitaine.

Enfin, l'article 26 s'exprime en ces termes. » Voulons qu'il n'y » ait que les François nés dans notre Royaume, qui puiſſent être » Propriétaires des Bâtimens qui navigueront ſous notre Pa- » villon, à peine de confiſcation de la part qui pourra ap- » partenir aux Etrangers, même aux naturaliſés & aux Fran- » çois mariés dans les Pays étrangers à des filles étrangeres, » dans la propriété deſdits Bâtimens, & de 2000 liv. d'a- » mende, & auſſi de 3000 liv. d'amende contre nos Sujets

» qui leur prêteront leurs noms, & de 6000 liv. en cas de » récidive ».

Tel eſt à cet égard l'état actuel des choſes. J'ai vu diverſes procédures priſes en notre Amirauté contre des prête-noms & leurs complices. On les condamne à la confiſcation & aux amendes prononcées par la Déclaration de 1727.

Si quelque étranger naturaliſé veut jouir du Pavillon François, il a beſoin de la permiſſion ſpéciale du Prince, adreſſée à M. l'Amiral, & enrégiſtrée en l'Amirauté.

SECTION V.

Du grade & de l'autorité du Capitaine.

§. 1. Le grade de Capitaine Marchand eſt très-honorable.

Le titre de Maître, *Magiſter*, eſt un *titre d'honneur, d'expérience & de bonnes mœurs*, dit Cleirac, *pag.* 10.

Targa, *cap.* 12, *pag.* 36, dit que le grade du Capitaine qui commande un Navire armé, ſoit en guerre, ſoit en marchandiſes, eſt un poſte de dignité, & que les Capitaines marchands jouiſſent de tous les privileges militaires. *Il poſto di Capitano di nave, è dignita..... godendo eſſo di tutti li privilegi militari.*

Magiſter navis miles exiſtimatur; ideòque omnibus privilegiis militaribus gaudet. Roccus, *de navibus, not* 7.

Cet état demande autant d'expérience que de théorie dans l'art de la navigation. Il faut qu'un Capitaine ait le talent de commander & de ſe faire obéir. S'il eſt attaqué par les Ennemis ou par des Pirates, il a beſoin de toute l'intrépidité du Militaire. Supérieur aux accidens extraordinaires, ſon courage doit diſſiper les craintes, ramener le calme dans les eſprits, animer les bras les plus timides, & vaincre la fortune.

D'autres devoirs moins brillans, mais non moins eſſentiels, lui ſont impoſés. Il faut qu'il ait ſoin de ſon Navire & de la marchandiſe, qu'il veille à la conſervation des victuailles, à

la ſanté de ſon équipage, au bon ordre, & à la plus exacte diſcipline. Il faut qu'il ſache uſer de l'autorité que la Loi lui donne. Il eſt *Magiſtrat* dans ſon bord ; & le pavillon qu'il arbore, lui défere tous les pouvoirs que les circonſtances rendent néceſſaires.

S'il eſt chargé de la vente & des achats, il faut qu'il devienne *Négociant*, & qu'il en rempliſſe tous les devoirs pour l'avantage de ſes Armateurs.

Différence entre Patron & Capitaine.

L'Ordonnance ne fait aucune différence entre *Patron* & *Capitaine*. Mais dans l'uſage „ on appelle Capitaines ceux qui „ commandent ſur les Vaiſſeaux du Roi équipés en guerre : „ on donne le même nom à ceux qui commandent ſur les „ Vaiſſeaux des Armateurs qui obtiennent des commiſſions „ pour avoir la liberté de faire des priſes ſur les Ennemis, „ ou de les rançonner. On nomme auſſi Capitaine, celui qui „ commande ſur un Vaiſſeau marchand deſtiné à un voyage „ de long cours : mais ceux qui commandent ſur des Barques „ marchandes, ou ſur des Vaiſſeaux marchands qui ne font „ pas de longs trajets, ſe nomment, ſur l'Océan, *Maîtres* ; „ & ſur la Méditerannée, *Patrons* „. Praticien des Juge & Conſuls, *pag.* 386.

Targa, *cap.* 12, *n.* 43, dit que ceux qui commandent des Barques & autres Bâtimens deſtinés pour le petit cabotage, ſont de ſimples Patrons de navigation, & qu'il y a une extrême différence entre ceux-ci & les Capitaines. *Chi li commanda, non è propriamente Capitano, mà Patron di navigatione ; e vi è differenza, come dal cavallo all'aſino : che ſe ben tutti ſon quadrupedi, niente di meno il primo è deſtinato per cavagliere, il ſecondo per cavallari da condotta ; quello porta la ſella, queſto il baſto.*

§. 2. Eſt-ce au Capitaine à choiſir l'Équipage ?

„ Appartiendra au Maître de faire l'équipage du Vaiſſeau, „ & de choiſir & louer les Pilotes, Contre-maître, Matelots „ & Compagnons : ce qu'il fera néanmoins de concert avec „ les Propriétaires, lorſqu'il ſera dans le lieu de leur demeure „. *Art.* 5, *tit. du Capitaine.*

La premiere partie de cet article eſt priſe du Conſulat de

la Mer, *ch.* 55, & 195; du Droit hanſéatique, *tit.* 3, *art.* 2; & du Guidon de la Mer, *ch.* 15, *n.* 2. Cleirac, *aux Jugemens d'Oleron*, §. 13, *n.* 9, *pag.* 65, dit » qu'il appar-» tient au Maître de compoſer ſon équipage, & faire élec-» tion des Compagnons dont il a beſoin, *le Bourgeois*, ni » nul autre ne le pouvant aſtraindre d'en prendre aucun s'il » ne lui plait ».

La ſeconde partie de l'article eſt copiée de l'ancienne Ordonnance de la hanſe theutonique, *n.* 16. » Avant que de » pouvoir arrher ou prendre aucun Matelot ou Pilote, le » Maître doit être d'accord des gages qu'il lui doit donner, » *avec le Bourgeois* ».

Dans le Chapitre 12, *Section* 5 & 6, j'examinerai ſi le Capitaine répond des *méfaits* de l'Équipage & des Paſſagers. Je traiterai dans le même Chapitre & ailleurs, pluſieurs autres points concernant le Capitaine.

CHAPITRE VIII.

DES CHOSES QU'ON PEUT FAIRE aſſurer.

SOMMAIRE.

SECT. I. *Vie des hommes.*
SECT. II. *Liberté des perſonnes.*
§. 1. *C'eſt la* liberté, *non la* perſonne, *qui eſt aſſurée.*
§. 2. *Faut-il que le prix du rachat ſoit déterminé par la police ?*
Temps du riſque.
§. 3. *Cas où le prix du rachat a été déterminé par la police.*
§. 4. *Cas où le prix du rachat n'a pas été déterminé.*
§. 5. *Le rachat doit être fait le plutôt poſſible.*
§. 6. *Si l'eſclave racheté par les Aſſureurs, eſt repris au retour par les Barbareſques.*
SECT. III. *Rachat des Captifs.*

§. 1. *Aſſurance de l'heureux retour de l'eſclave racheté.*
§. 2. *Femme peut s'obliger pour tirer ſon mari d'eſclavage.*
Privilege de celui qui, au refus de la femme, rachete le mari.
Mineurs peuvent s'engager pour racheter leur pere.
SECT. IV. *Prix des Negres.*
§. 1. *Obſervation générale au ſujet de l'eſclavage.*
§. 2. *Eſclavage chez les Romains.*
§. 3. *Eſclavage non condamné par l'Evangile.*
§. 4. *Eſclavage en France.*
§. 5. *Traite des Negres.*
SECT. V. *Effets de contrebande.*
§. 1. *Marchandiſes prohibées par les Loix du Royaume.*
§. 2. *Marchandiſes prohibées par les loix du Pays étranger.*
Eſt-il permis de faire aſſurer des marchandiſes dont l'importation ou l'exportation ſont prohibées dans un pays ami?
§. 3. *Effets hoſtiles.*
SECT. VI. *Détail de quelques effets qu'on peut faire aſſurer.*
§. 1. *Vaiſſeau vuide.*
Agrès, victuailles & armement.
§. 2. *Nouvelles dépenſes pendant le cours du voyage.*
Prix du rachat des Navires.
§. 3. *Choſe déja en riſque.*
SECT. VII. *Dixieme.*
§. 1. *Obſervations générales au ſujet du dixieme.*
§. 2. *Pacte de faire aſſurer le total.*
§. 3. *A défaut de pacte, ou dans le cas que ce pacte ſoit nul, l'Aſſurance faite du total eſt-elle nulle?*
§. 4. *Comment faire la déduction du dixieme?*
§. 5. *Dans le cas de deux Aſſurances, l'une ſur corps, l'autre ſur cargaiſon, le dixieme doit-il être déduit de chaque maſſe.*
§. 6. *Uſage de Bourdeaux.*
SECT. VIII. *Fret.*
§. 1. *Obſervations préliminaires.*
§. 2. *On ne peut faire aſſurer le* fret à faire.
Uſage d'Italie.
§. 3. *Fret acquis.*
Opinion de Valin & de Pothier au ſujet du fret acquis.
Réponſe de notre Chambre du Commerce.
Avis d'un Négociant de Marſeille.
§. 4. *Fauſſe interprétation qu'on voudroit donner à la Déclaration de 1779.*
§. 5. *Autres queſtions au ſujet de la Déclaration de 1779.*

SECT. IX. *Profit.*
§. 1. *Profit des marchandiſes.*
§. 2. *Profit eſpéré de la pêche ou de la chaſſe.*
§. 3. *Profit de la courſe.*
SECT. X. *Salaires.*
SECT. XI. *Argent donné à la groſſe.*
§. 1. *Défenſe au preneur de faire aſſurer les deniers qu'il prend à la groſſe.*
§. 2. *Défenſe au donneur de faire aſſurer le profit.*
§. 3. *Le donneur peut-il faire aſſurer ſon capital?*
§. 4. *Argent donné à la groſſe avec pacte* voto per pieno.
§. 5. *Autres uſages des Pays étrangers.*
SECT. XII. *Primes.*
§. 1. *L'Aſſuré peut faire aſſurer la prime.*
§. 2. *Peut-on faire aſſurer la prime par le même Aſſureur?*
§. 3. *Le pacte de faire aſſurer la prime eſt-il ſous-entendu?*
SECT. XIII. *Primes des primes.*
SECT. XIV. *Réaſſurance.*
§. 1. *Qu'eſt-ce que c'eſt que la Réaſſurance?*
Prime de la Réaſſurance.
§. 2. *L'Aſſuré primitif a-t-il privilege ſur la Réaſſurance?*
§. 3. *Remiſe faite à l'Aſſureur profite-t-elle au Réaſſureur?*
§. 4. *L'Aſſureur, en ſe faiſant réaſſurer, doit-il déduire la prime de la premiere aſſurance?*
§. 5. *Pacte qu'en cas de ſiniſtre, le Réaſſuré ne ſera ſoumis qu'à montrer la quittance du payement de la perte.*
SECT. XV. *Solvabilité des Aſſureurs.*
§. 1. *Quelle eſt la nature de cette eſpece d'Aſſurance?*
§. 2. *Celui qui aſſure la ſolvabilité*, accede *à l'obligation de l'Aſſureur.*
§. 3. *Y a-t-il lieu au bénéfice de diſcuſſion?*
SECT. XVI. *Réaſſurance en cas de faillite de l'Aſſureur.*
§. 1. *Regle générale.*
§. 2. *Uſage de Marſeille.*
SECT. XVII. *Solvabilité de l'Aſſuré débiteur de la prime.*

ON peut faire aſſurer tout ce que la Loi ne défend point de faire aſſurer. *Aſſecurari poſſunt omnia, quæ aſſecurari nec de jure, nec de conſuetudine quæ vim juris habet, prohibentur.* Kuricke, *diatrib. de aſſecur.*

Cette déciſion eſt relative à la regle générale établie par les Docteurs ſur la Loi 28, §. 2, ff. *ex quibus cauſis major. Permiſſum quod non prohibitum.* Et comme dit St. Paul *ad Romanos, cap.* 4, ỳ. 15, *ubi non eſt Lex, nec prevaricatio.*

Mais tout ce qui eſt permis, n'eſt pas toujours honnête. *Non omne quod licet, honeſtum eſt.*

Et l'on doit encore remarquer, que lorſque la loi générale eſt prohibitive, tout ce qu'elle ne permet pas eſt défendu. *Omnia ſunt prohibita, niſi conceſſa inveniantur. Gl. ad d. Leg.*

Autre obſervation. „ Lorſque quelqu'un a fait aſſurer avec „ une choſe que les Loix permettoient de faire aſſurer, une „ autre choſe que les Loix ne permettoient pas de faire aſſu- „ rer, le Contrat d'Aſſurance n'eſt pas entiérement nul; il ne „ l'eſt que quant à la choſe que la Loi ne permettoit pas de „ faire aſſurer. Il faut diſtraire de l'Aſſurance cette choſe, & „ l'Aſſurance ſera valable pour le ſurplus „. Pothier, *n.* 44.

Parmi les objets qui feront la matiere du préſent Chapitre, il en eſt quelques-uns qui dépendent, à certains égards, de tout autre Contrat que de celui d'Aſſurance. On ne devra donc pas être ſurpris que les principes établis dans le Chapitre premier, ne s'y adaptent pas toujours.

Je dois encore remarquer, que dans les polices on trouve quelquefois certains pactes, qui participent beaucoup plus de la gageure, que de l'Aſſurance proprement dite, & qui cependant ont été autoriſés par nos Loix. Mais ce ſont-là des exceptions qui n'alterent point la regle : car il eſt peu de regle, quelque générale qu'elle ſoit, qui ne ſouffre des exceptions; & ces exceptions ſe tirent de la diverſité des circonſtances, dont l'effet n'eſt que de ſuſpendre la force de la regle dans le cas excepté, *ſans en diminuer l'autorité dans les autres cas qui lui conviennent.* D'Antoine, *ad L.* 1, ff. *de reg. jur.*

SECTION I.

Vie des Hommes.

A Naples, à Florence, en Angleterre, & en divers autres endroits, il eſt permis de faire des Aſſurances ſur la vie des perſonnes. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 66. Roccus, *not.* 47 & 74, *& dans ſes Réponſes choiſies, reſp.* 23. Scaccia, *de cambiis*, §. 1, *queſt.* 1, *n.* 133. Blackſtone, *ch.* 30, *tom.* 3, *pag.* 377. Gibalinus, *lib.* 4, *cap.* 11, *art.* 1, *n.* 4.

Mais ces ſortes d'Aſſurances ne ſont pas des Aſſurances proprement dites ; ce ſont de véritables gageures : *fiunt per viam ſponſionum vulgariter dictarum ſcommeſſe*, comme l'obſerve très-bien Roccus aux endroits cités.

Ces gageures, improprement appellées *Aſſurances*, ſont prohibées en Hollande, & en pluſieurs autres pays. Coutumier d'Amſterdam, *art.* 24. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 276.

Depuis long-temps elles avoient été prohibées en France. Guidon de la Mer, *ch.* 16, *art.* 5, *pag.* 327.

Cette prohibition a été renouvellée par l'Ordonnance de la Marine, *art.* 10, *h. t. Défendons de faire aucune Aſſurance ſur la vie des perſonnes.*

L'homme eſt hors de prix. *Liberum corpus æſtimationem non recipit. L.* 3, ff. *ſi quadrupes. L.* 1, §. 5. *L.* 7, ff. *de his qui effuderint, L.* 2, §. 2, ff. *ad L. Rhod.*

La vie de l'homme n'eſt pas un objet de commerce ; & il eſt odieux que ſa mort devienne la matiere d'une ſpéculation mercantille. *Nefas eſt ejuſmodi caſus expectare.* (*L.* 34, §. 2, ff. *de contrah. empt., L.* 83, §. 5, ff. *de verb. oblig. L.* 30, *C. de pactis.*) Et comme l'obſerve Grivel, *dec.* 57, *n.* 28, ces eſpeces de gageures ſont de triſte augure, & peuvent occaſionner des crimes. *Iſtæ conditiones ſunt plenæ triſtiſſimi eventûs, & poſſunt invitare ad delinquendum ; ſuntque*

contra bonos mores : cum incivile ſit & turpe liberi hominis caſum adverſum expectare.

Pareilles Aſſurances ſont donc abſolument nulles. La prime ſtipulée n'en eſt pas due. Si elle a été payée, on peut la répéter *condictione ſine causâ.* Pothier, *n.* 27.

Le demi pour cent de droit de ſignature n'eſt pas même dû. Valin, *art.* 10, *h. t.*

SECTION II.

Liberté des perſonnes.

» Tous Navigateurs, Paſſagers & autres, pourront faire » aſſurer *la liberté de leurs perſonnes*; & en ce cas, les po- » lices contiendront le nom, le pays, la demeure, l'âge & » la qualité de celui qui ſe fait aſſurer; le nom du Navire, » du Havre d'où il doit partir, & celui de ſon dernier reſ- » te; la ſomme qui ſera payée en cas de priſe, tant pour » la rançon que pour les frais du retour; à qui les deniers » en ſeront fournis, & ſous quelle peine ». *Art.* 9, *h. t.*

Cet article de l'Ordonnance eſt tiré du Guidon de la Mer. *ch.* 16, *art.* 3.

§. 1. C'eſt *la liberté*, non *la perſonne*, qui eſt aſſurée.

Remarquez que l'Ordonnance ne permet pas de faire aſſurer les perſonnes, mais ſeulement elle permet de faire aſſurer *la liberté* des perſonnes : c'eſt-à-dire, *le prix du rachat.* Pothier, *n.* 29 & 30.

§. 2. Faut-il que le prix du rachat ſoit déterminé par la police ?

Faut-il que dans la police ce prix ſoit déterminé ? Le Guidon de la Mer ſemble l'exiger. Mais notre Ordonnance s'explique ſur ce point d'une maniere indicative, plutôt qu'impérative. Il eſt donc loiſible aux Parties, ou de fixer une ſomme certaine pour être employée au rachat de la perſonne, ou bien de ſtipuler en général que les Aſſureurs lui procureront la liberté, ſans déterminer aucune ſomme. Tel eſt l'avis de Pothier, *n.* 174, auquel j'adhere.

Temps du riſque.

Rien n'empêche de fixer le *temps* d'un pareil riſque. La diſ-

poſition de l'art. 3, *h. t.*, eſt générale, & s'étend à la matiere préſente.

Si le temps n'eſt pas fixé, le riſque courra depuis le départ juſqu'au retour du Vaiſſeau, ſuivant la déciſion générale de l'art. 5, *h. t.*

§. 3. Cas où le prix du rachat a été déterminé par la police.

Si la police fixe une ſomme certaine, cette ſomme ſera définitivement due par les Aſſureurs, dès le moment que la perſonne aura été faite captive. *Avendo perſo la liberta, è commeſſa la ſtipulazione.* Targa, *ch.* 52, *n.* 19, *pag.* 230. Pothier, *n.* 171.

Si le Navire pris par les Barbareſques, eſt repris par un Chrétien, après le temps de droit, & que la perſonne déja eſclave, recouvre par ce moyen la liberté, la ſomme aſſurée n'en ſera pas moins due par les Aſſureurs, Targa *d. loco*, parce que la condition, qui ne conſiſte qu'en un événement ou en un fait, étant une fois accomplie, elle ſe trouve accomplie pour toujours, *ſufficit conditionem ſemel extitiſſe.*

Il en eſt de même, ſi le captif a le moyen de s'échapper. Pothier, *n.* 174, *h. t.*

Il en eſt encore de même, ſi le captif meurt en captivité; la ſomme aſſurée eſt due à ſes héritiers. Pothier *d. n.* 174.

§. 4. Cas où le prix du rachat n'a pas été déterminé.

Si la liberté a été aſſurée *ſans ſpécification d'aucune ſomme*, & qu'on ſe trouve dans l'impoſſibilité de racheter le captif, ſoit parce qu'on ignore l'endroit où il a été conduit, ſoit parce que les Capteurs refuſent de le rendre, ſoit parce qu'il eſt mort; dans pareils cas, Pothier, *n.* 174, penſe que les Aſſureurs ne ſont ſoumis à rien payer; attendu, dit-il, que le fait de la rédemption a été l'objet de leur obligation. Ce fait eſt perſonnel à celui envers qui l'obligation a été contractée. Par conſéquent l'action qui naît de l'obligation de ce fait, n'eſt pas tranſmiſſible aux ayant-cauſe du captif.

On pourroit ajouter que dans ce cas, il y a impoſſibilité d'exécuter le Contrat. *Impoſſibilitas ſuperveniens, non vitiat obligationem, aut contractum.* Dynus, *Regles du droit. reg.* 6.

Pothier, *d.* n°. 174, dit qu'il en ſeroit de même, ſi le captif

captif avoit recouvré ſa liberté par l'évaſion : » l'Aſſuré ne » peut plus demander qu'on le rachete, puiſqu'il n'eſt plus » captif. Le fait qui faiſoit l'objet de l'obligation des Aſſureurs, » étant devenu un fait impoſſible, l'obligation de ce fait eſt » anéantie ».

Mais dans les deux derniers cas dont je viens de parler, les Aſſureurs ſeroient-ils obligés à rendre la prime ?

Vous m'avez *donné* une ſomme pour une cauſe qu'un événement fortuit m'empêche de remplir. Je ne ſuis pas obligé de vous la rendre. *Pecuniam à te datam, ſi hæc cauſa quâ data eſt, non culpâ accipientis, ſed fortuito caſu non eſt ſecuta : minimè repeti poſſe certum eſt.* L. 10, C. *de condict. Ob cauſ. dat. ibiq.* Pereſius.

Pothier, *Traité des obligations, n.* 213., poſe une hypotheſe relative à la queſtion préſente. Je vous ai *promis* une ſomme, à condition que dans un an vous donniez la liberté à votre Negre. Le Negre meurt avant l'année. cet Auteur dit que la ſomme n'eſt pas due, parce que le cas de la mort anticipée n'a pas été prévu dans le Contrat, & que *dans le doute, l'interprétation ſe fait toujours contre celui envers qui l'obligation a été contractée.*

Cette Doctrine ſeroit ici applicable, ſi la Prime avoit été promiſe *à condition* que la perſonne, au cas qu'elle fut faite eſclave, ſeroit rachetée. Mais ſi la Prime a été ſtipulée purement & ſimplement, elle doit être payée au temps convenu, malgré l'impoſſibilité où l'on eſt de racheter le captif, ou quoique le captif ſe ſoit procuré la liberté par la fuite. Car les paroles du Contrat d'Aſſurance doivent être priſes dans leur ſens propre, ſans qu'il ſoit permis de s'en écarter, ſous prétexte d'un événement imprévu. Par la même raiſon, la Prime payée ſans condition *ſpéciale* eſt définitivement acquiſe aux Aſſureurs qui ſe trouvent dans l'impoſſiblité abſolue de racheter l'eſclave.

Si dans la même hypotheſe de la liberté aſſurée ſans ſpécification de ſomme, on demandoit une ſomme exorbitante pour la rançon, Pothier, *n.* 175, » penſe que les Aſſureurs ne ſe-

» roient en ce cas obligés à donner au captif pour ſa ran-
» çon, que la ſomme à laquelle ils ont pu prévoir que pour-
» roit monter au plus haut prix la rançon de l'Aſſuré, eu
» égard à ſa qualité ».

Je crois que cette déciſion eſt contraire à la nature du Contrat d'Aſſurance, lequel rejette ſur les Aſſureurs toute l'étendue du riſque générique auquel ils ſe ſont ſoumis. Les modifications ne ſerviroient qu'à ébrêcher le Contrat, & à rendre tout arbitraire.

§. 5. Le rachat doit être fait le plutôt poſſible.

Comme il n'eſt rien de ſi favorable que la liberté, les Aſſureurs doivent au plutôt ſe mettre en état de remplir leur obligation, ſans attendre d'autre délai que celui qui ſeroit nommément déterminé dans la police. Guidon de la Mer, *ch.* 16, *art.* 3. Pothier, *n.* 173.

Les Aſſureurs qui ſont en demeure de remplir une obligation auſſi ſacrée, doivent être condamnés à payer non ſeulement la ſomme concernant la rançon, mais encore les dommages & intérêts de l'Aſſuré que leur retard laiſſe dans la captivité; & il faudroit, dit Pothier, *n.* 176, eſtimer ces dommages eu égard au genre de la captivité, & à la qualité de la perſonne.

Si dans la police on a ſtipulé une *peine*, c'eſt à cette peine convenue qu'il faudra s'en tenir en cas de demeure. Pothier *ibid.*

Une pareille peine ſera encourue *ipſo jure* d'abord après la demeure; car ſuivant la Loi *magnam* 12, *C. de contrah. & commit. ſtipul.*, l'une des cinquante déciſions de Juſtinien, celui qui a promis de faire ou de donner une choſe dans un temps préfix, & qui y manque, encourt ſur le champ la peine ſtipulée. Cujas, *ad d. legem*, traite à fonds cette matiere; & telle eſt notre Juriſprudence.

En bonne regle, la peine ſtipulée ne peut pas être modérée par le Juge, parce qu'elle eſt due *in vim pacti.*

Il en eſt autrement en Pays coutumier. Pothier, *Traité des oblig.*, *n.* 345.

Si lors du retour, le captif racheté étoit de nouveau pris par les Barbaresques, les Assureurs ne seroient pas obligés à payer une seconde rançon; car » la condition qui ne consiste » qu'en un événement ou en un fait, étant une fois accom- » plie, il n'est plus nécessaire qu'elle arrive, ou qu'elle s'ac- » compliſſe de nouveau, quoique l'accompliſſement ne dure » pas. *Conditio ſemel impleta non reſumitur* ». Furgole, *tom.* 2, *pag.* 268.

§. 6. Si l'eſclave racheté par les Aſſureurs, eſt repris au retour par les Barbareſques.

Qui ſemel implevit, dicitur ſatisfeciſſe obligationi, licet adimplementi non duret effectus. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 28.

SECTION III.

Rachat des Captifs.

Je viens de parler du cas où l'eſclave racheté par ceux qui avoient aſſuré ſa liberté, eſt repris par les Barbareſques. Il s'agit maintenant de l'eſclave racheté, dont on fait aſſurer l'heureux retour.

§. 1. Aſſurance de l'heureux retour de l'Eſclave racheté.

» Pourront (dit *l'article* 11.) ceux qui racheteront les cap- » tifs, faire aſſurer ſur les perſonnes qu'ils tireront d'eſcla- » vage, *le prix du rachat*, que les Aſſureurs ſeront tenus de » payer, ſi le racheté, faiſant ſon retour, eſt repris, tué, » noyé, ou s'il périt par autre voie que par la mort natu- » relle ».

Dans le cas de cet article, comme dans celui de l'*art.* 9, l'Aſſurance concerne moins la perſonne tirée de l'eſclavage, que le *prix du rachat.* Pothier, *n.* 29.

Si le racheté, faiſant ſon retour, eſt repris, la ſomme aſſurée ſervira à le racheter de nouveau. S'il eſt *tué ou noyé*, la ſomme aſſurée indemniſera les rédempteurs de la dépenſe déja faite. S'il décede de *mort naturelle*, c'eſt un événement commun à tous les hommes; la prime dans ce dernier cas, eſt aquiſe aux Aſſureurs, parce qu'ils avoient couru le riſque de la repriſe, ou de la mort funeſte.

§. 2. La femme peut s'obliger pour tirer ſon mari d'eſclavage.

» Les Femmes peuvent valablement s'obliger, & aliéner » leurs biens dotaux, pour tirer leur mari d'eſclavage ». *Art.* 12 *h. t.*

Le Droit Romain permettoit à la femme d'aliéner ſa dot pour racheter *ſon pere, ſes enfans, ou ſes freres* pris par les ennemis. *L.* 73, §. 1, ff. *de jur. dot. L.* 20 *&* 21, ff. *ſolut. matrim.*

Il étoit permis à la femme d'aliéner ſa dot pour alimenter ſon mari : *ut egentem virum ſuſtineat. d. leg.* 73, ff. *de jur. dot.* Mais on ne trouve aucun texte qui permît l'aliénation de la dot pour racheter le mari fait eſclave, parce que la captivité rompoit le mariage : *dirimitur matrimonium captivitate. L.* 1, ff. *de divort. L.* 10 *&* 52, ff. *ſolut. matrim. L.* 12, §. 4, ff. *de captiv.* La femme entroit dès-lors en viduité. Elle pouvoit donc diſpoſer de ſes biens dotaux, & rien ne l'empêchoit de s'en ſervir pour racheter l'eſclave qui avoit été ſon mari, afin de réintégrer leur mariage. *Uxorem maritus jure poſtliminii non recipit, ſed conſenſu redintegratur matrimonium. L.* 8 *&* 14, ff. *de captivis* (*).

Juſtinien par la Novelle 22, *cap.* 7; par la Novelle 117, *cap.* 12, & par l'interpolation faite au texte de la Loi *uxores* 6, ff. *de divort.* mitigea cet ancien droit. Or, puiſqu'aujourd'hui le mariage n'eſt point diſſous par la captivité de l'un des conjoints, il eſt naturel que la femme puiſſe aliéner ſa dot pour racheter ſon mari eſclave.

Privilege de celui qui, au refus de la femme, rachete le mari.

» Celui qui, au refus de la femme, & par authorité de » Juſtice, aura prêté deniers pour le rachat de l'eſclave, ſera » préféré à la femme ſur les biens du mari, ſauf pour la répé- » tition de la dot ». *Art.* 13, *h. t.*

1°. la préférence dont parle cet article, n'a lieu, au préjudice de la femme, que dans le cas où, interpellée en Juſtice

(*) Le Soldat Romain devoit vaincre ou périr. S'il ſe laiſſoit conduire en captivité, il perdoit ſa qualité de mari & de citoyen; il étoit privé de ſes biens & de ſon état.

de racheter ſon mari, elle n'a pas voulu le faire, & qu'*à ſon refus* un parent ou un ami ait été autoriſé par le Magiſtrat à fournir ſes deniers pour remplir cet objet.

2°. La femme ne pourra demander aux héritiers de ſon mari, ni donation de ſurvie, ni douaire, ni alimens viduaux, avant que celui qui a prêté ſes deniers pour le rachat du défunt, ait été rembourſé. Elle ne conſerve ſes premiers droits & privileges que pour *la dot* proprement dite, de quoi il ſeroit permis de douter, ſi l'Ordonnance ne l'avoit pas ainſi déterminé. *Vid.* Catelan, *liv.* 4, *ch.* 1.

Mineurs peuvent s'engager pour racheter leur pere.

„ Pourront auſſi les mineurs, par avis de leurs parens, „ contracter ſemblables obligations, pour tirer leur pere „ d'eſclavage, ſans qu'ils puiſſent être reſtitués ». *Art.* 14, *h. t.*

Le mineur qui s'oblige pour juſte cauſe, & d'après les regles établies par le Droit commun, n'eſt pas au cas de la reſtitution. *Non videtur circumſcriptus eſſe minor, qui jure ſit uſus communi. L.* 9, *C. de in integ. reſt. min.*

L'exception établie par le Senatus-Conſulte Macédonien n'a pas lieu, lorſque le fils de famille emprunte de l'argent pour cauſe néceſſaire. *In filio familias macedonianum ceſſat, ſi in neceſſarias cauſas filius mutuam pecuniam acceperit. L.* 47, §. 1. ff. *de ſolut.*

SECTION IV.

Prix des Negres.

§. 1. Obſervation générale au ſujet de l'eſclavage.

L'Homme eſt l'image de la Divinité. Il eſt plus précieux que la terre entiere à laquelle il préſide. *Il eſt le ſujet d'une modification ſublime de la matiere & du mouvement, le centre de l'eſpace, le monument fixe de l'éternité, le type ſuprême des corps, & le contemporain de l'Univers.* Il paroît donc impoſſible qu'un être ſi excellent, qui tient le milieu entre le Créateur & les choſes créées, pour qui tout ce qui eſt ma-

tiere a été fait, puiſſe devenir une *choſe*, un animal ſemblable à la *jument*, une *marchandiſe* ſuſceptible d'achat & de vente !

L'eſclavage fut cependant admis chez toutes les anciennes Nations, même les plus policées ; chez les Egyptiens, les Iſraélites, les Perſes, les Grecs, & les Romains.

§. 1. Eſclavage chez les Romains.

Ces derniers, qui avoient fait dans la morale les progrès les plus admirables, avouoient qu'aucun Réglement civil n'avoit la puiſſance de détruire le droit naturel. *Civilis ratio naturalia jura corrumpere non poteſt.* L. 8, ff. *de cap. minut.* Et que l'autorité du Sénat n'alloit pas juſqu'à pouvoir changer l'ordre établi par le Créateur. *Naturalis ratio auctoritate Senatûs commutari non poteſt.* L. 2, §. 1, ff. *de uſuf. ear. rer.*

Ils publioient que par le droit naturel tous les hommes ſont égaux : *quoad jus naturale attinet, omnes homines æquales ſunt.* L. 32, ff. *de reg. jur.*

Malgré cette égalité naturelle & indélébile, les Romains admettoient la ſervitude. Ils la faiſoient dériver du droit des gens. Il eſt permis, diſoient-ils, de tuer les priſonniers de guerre ; il eſt donc permis de les rendre eſclaves, §. 2 & 3, *inſt. de jur. perſon.* (Ce principe étoit faux, ainſi que l'obſerve très-bien l'Auteur de l'Eſprit des Loix, *liv.* 15, *ch.* 2.)

La ſervitude une fois admiſe, il s'enſuivoit que chez les Romains, les Eſclaves étoient conſidérés comme des *choſes*. L. 32, ff. *de legat.* 2°. L. 8, ff. *de inſtr. legat.* L. 3, §. 13. L. 30, §. 4, ff. *de adquir. & omitt. poſſeſſ.*

Mais quelque gênés que les Juriſconſultes Romains fuſſent à cet égard par les idées reçues, ils laiſſoient échapper des rayons de la lumiere qui éclairoit leur eſprit.

Demandez-leur ſi l'on peut regarder un Eſclave comme l'*acceſſoire* d'une choſe ? Ils répondent que non ; & leur déciſion eſt fondée ſur la dignité de l'homme : *propter dignitatem hominis.* L. 44, ff. *de ædil. edict.*

La portée des animaux eſt réputée *fruit*, auſſi bien que le lait, le poil, & la laine. Mais l'enfant de la mere eſclave, n'appartient point à celui à qui l'uſufruit de cette Eſclave a

été legué, parce qu'il ſeroit abſurde, dit la Loi, de mettre au nombre des fruits, l'homme en faveur de qui la nature produit tous les fruits de la terre. *Abſurdum enim videbatur hominem in fructu eſſe, cùm omnes fructus, rerum natura, gratiâ hominis, comparaverit.* §. 37, *inſt. de rer. diviſ.* L. 27, *de hæred. petit.*

Enfin, l'homme n'eſt jamais compris ſous le nom de marchandiſe : *mercis appellatione homines non contineri*, dit la Loi 207, ff. *de verb. ſignif.*

Les mœurs ainſi adoucies par une ſage philoſophie, on ſe plaiſoit à donner aux Eſclaves la douce qualification de gens de la famille, *Familiares.* L. 6, §. 5, C. *de his qui ad Eccleſ. confugiunt.* Les Eſclaves confondus en quelque maniere avec les enfans de la maiſon, étoient des commenſaux, *Contubernales*, ſoumis à la puiſſance du même *pere de famille.* (Godefroy, *ad d.* §. 5. Seneque, *epiſt.* 47. Grotius, *lib.* 3, *cap.* 14, §. 1 & 5). Chacun d'eux avoit ſon *pécule*, dont il jouiſſoit, & qu'il poſſédoit aux conditions preſcrites par ſon Maître.

Pluſieurs de ces Eſclaves étoient éduqués avec ſoin. Quelques-uns ſe ſont fait un grand nom dans la république des Lettres : tels que Térence, Tiron, Phédre, & autres qui peuvent être mis à la ſuite de ceux dont parle Aulugele, *lib.* 2, *cap.* 18.

§. 3. Eſclavage non condamné par l'Evangile.

St. Paul, portant aux Nations la lumiere de l'Evangile, n'eut garde de s'élever contre l'autorité légitime des Maîtres ſur leurs Eſclaves. *Maîtres*, leur dit-il, (*ad Coloſſ.* IV. 1) *rendez à vos Eſclaves ce que le droit & l'équité demandent de vous, ſachant que vous avez un maître dans le Ciel.* Dans ſon Epître à *Philemon*, il recommande aux Maîtres de conſidérer leurs Eſclaves comme des freres très-chers : *non ut ſervum, ſed pro ſervo cariſſimum fratrem.*

St. Pierre (*cap.* 2, ℣. 18) recommande aux Eſclaves d'être ſoumis à leurs Maîtres. *Servi ſubditi eſtote in omni timore dominis, non tantùm bonis & modeſtis, ſed etiam dyſcolis.*

§. 4. Eſclavage en France.

Louis-le-Gros commença en 1135 d'affranchir les Serfs de ſes domaines. Louis VIII ſignala le commencement de ſon regne par un ſemblable affranchiſſement en 1223.

Louis X, dit *Hutin*, donna ſur ce ſujet le célebre Edit du 3 Juillet 1313. » Comme ſelon le droit de nature, dit-il, » chacun doit naître franc; Nous, conſidérant que notre » Royaume eſt *dit & nommé le Royaume des Francs*, & » voulant que vérité ſoit accordante au nom, par Délibé- » ration de notre Grand Conſeil, avons ordonné & ordon- » nons que généralement par-tout notre Royaume, fran- » chiſe ſoit donnée à bonnes & valables conditions; & pour » ce, que tous les Seigneurs qui ont hommes de corps, » prennent exemple à nous de les ramener à franchiſe ».

Cependant un reſte de ſervitude continuoit de ſubſiſter dans pluſieurs Provinces du Royaume. On voyoit des hommes *attachés à la glebe*, *regardés comme en faiſant partie*, *& confondus, pour ainſi dire, avec elle.* Le Roi, par ſon Edit du mois d'Août 1779, a ſupprimé dans les Terres de ſon domaine *la main-morte & condition ſervile.* Ce trait de bienfaiſance a été ſuivi par les Seigneurs du Royaume. Il a été imité par l'Empereur Joſeph II, qui a *entiérement aboli la ſervitude en Siléſie*, *en Bohême*, *en Moravie*, & ailleurs.

§. 5. Traite des Negres.

Depuis deux ſiecles, les Européens font la traite des Negres. On les emploit à la culture des terres dans les Colonies de l'Amérique. Je ſais ce qui a été dit contre ce commerce. (*Eſprit des Loix*, *liv.* 15, *ch.* 5. Raynal, *liv.* 11, *ch.* 74. *Encyclopédie* &c.)

Mais la traite des Negres a été autoriſée par les Ordonnances du Royaume. L'article 44 du Code noir *déclare les Negres être meubles.* Ils peuvent par conſéquent devenir la matiere de l'Aſſurance maritime. M. Pothier, *n.* 28, dit que „ les „ Negres étant des *choſes qui ſont dans le commerce*, *& qui* „ *ſont ſuſceptibles d'eſtimation*, il ne voit pas pourquoi la vie „ des Negres ne ſeroit pas ſuſceptible du Contrat d'Aſſu- „ rance „. Et au nombre 66 il ajoute : „ que lorſque des *ani-*

„ *maux*

„ *maux ou des Negres* ſont morts de leur mort naturelle, „ ou même lorſque des Negres par déſeſpoir ſe ſont donnés „ la mort, l'Aſſureur n'en eſt pas tenu ; car ce ſont pertes „ arrivées par la nature, ou le vice de la choſe, ou quel- „ quefois par la négligence du Maître, qui ne peut être im- „ putée à l'Aſſureur, s'il ne s'en eſt chargé expreſſément ; „ autre choſe ſeroit, s'ils étoient noyés dans une tempête, ou „ tués dans un combat „.

Valin, *art.* 11 & 15, *h. t.*, tient à-peu-près le même langage.

Le ſieur Charles Salles s'étoit fait aſſurer 41200 liv. *ſur les facultés & marchandiſes compoſant la cargaiſon* du Brigantin *le Comte d'Eſtaing*, Capitaine Ollivier, de ſortie de Marſeille juſqu'aux Isles Françoiſes de l'Amérique ; *permis de touher à la Côte de Guinée, pour y faire la traite des Negres.*

Pendant la traverſée d'Afrique en Amérique, les Negres ſe révolterent, & le Navire fut perdu.

L'Aſſuré ſe pourvut contre les Aſſureurs. Ceux-ci oppoſoient 1°. que les Negres étoient des hommes incapables de devenir la matiere d'une Aſſurance. 2°. Que du moins la police auroit dû porter d'une maniere ſpéciale qu'on faiſoit aſſurer des Negres. 3°. Que la révolte des Negres n'étoit pas un ſiniſtre à la charge des Aſſureurs.

On répondit 1°. que ſelon nos Loix, les Negres étoient réputés *choſes*, *meubles & marchandiſes*. 2°. Que la clauſe de la police, *permis de toucher à la Côte de Guinée* &c. déſignoit que la cargaiſon devoit conſiſter en Negres. 3°. Que la révolte étant arrivée ſur mer, les Aſſureurs devoient en répondre. (Ce dernier point ſera développé dans le *Chapitre* 12, *ſect.* 10).

Sentence de l'Amirauté de Marſeille, en Mars 1776, qui condamne les Aſſureurs. Arrêt du 13 Mai 1778, qui confirme cette Sentence.

SECTION V.

Effets de contrebande.

§. 1. Marchandiſes prohibées par les Loix du Royaume.

Blackſtonne, *Diſcours préliminaire*, *tom.* 1, *pag.* 83, après avoir dit que „ les meilleurs Moraliſtes ont penſé, avec raiſon, „ que les loix humaines obligent la conſcience de l'homme, „ diſtingue les *devoirs naturels*, des *devoirs poſitifs*. Il convient qu'on eſt obligé en conſcience de remplir les devoirs naturels, parce qu'ils ſont preſcrits par des Loix ſupérieures, avant que les Loix humaines euſſent exiſté. „ Mais, ajoute-t-il, par rap- „ port aux Loix qui n'ordonnent que des devoirs poſitifs, „ & qui défendent des choſes non mauvaiſes par elles-mêmes, „ je ne vois pas que la conſcience y ſoit intéreſſée. Il ſuffit „ de ſe ſoumettre à la peine prononcée par les Loix de cette „ eſpece, lorſque nous les avons enfreintes „.

Cette diſtinction, qui eſt adoptée par une foule de nos Caſuiſtes, eſt reprouvée par St. Paul dans ſon Epître aux Romains, *ch.* 13. Il eſt néceſſaire, dit l'Apôtre, de ſe ſoumettre aux Loix du Prince, non ſeulement par la crainte du châtiment, mais auſſi par un devoir de conſcience. *Ideò neceſſitate ſubditi eſtote non ſolùm propter iram, ſed etiam propter conſcientiam*

Un Chrétien regarde la ſoumiſſion aux Princes, non comme un joug peſant, mais comme une obligation de conſcience, & un devoir indiſpenſable de la religion. Il s'en acquitte, non par la crainte des peines comme un Eſclave, mais par l'amour de la Loi.

Nos Juriſconſultes ne connoiſſent d'autres regles que celle qui nous apprend qu'on doit rendre à Céſar ce qui eſt à Céſar; & ſans entrer dans des diſtinctions frivoles, ils ſoutiennent que *les Loix civiles obligent dans le for de la conſcience*. Pothier, *tom.* 2, *pag.* 748, *& tom.* 3, *pag.* 22.

Que par conſéquent la contrebande eſt un crime plus ou

moins grand, ſelon les circonſtances. Deniſart, *tom.* 1, *pag.* 711.

Il ſuit de ce principe, que les effets dont l'importation ou l'exportation ſont prohibées en France, ne peuvent pas faire parmi nous la matiere du Contrat d'Aſſurance; & qu'en cas de confiſcation de la part de notre Prince, les Aſſureurs n'en ſont pas reſponſables, même dans le cas où le fait leur eût été déclaré par une clauſe ſpéciale de la police. L'Aſſurance eſt nulle; il n'eſt dû ni prime, ni droit de ſignature.

Telle eſt la déciſion du Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 2. „ Aſſurances, eſt-il dit, ſe peuvent faire ſur toute ſorte de „ marchandiſes, *pourvu que le tranſport ne ſoit pas prohibé* „ *par les Edits & Ordonnances du Roi* „.

§. 1. Marchandiſes prohibées par les Loix du pays étranger.

Mais l'Aſſurance des marchandiſes prohibées dans les Pays étrangers, eſt-elle valable? Rappellons quelques principes.

„ 1°. l'état naturel des Nations les unes à l'égard des autres, „ eſt un état de ſociété & de paix. Cette ſociété eſt auſſi une „ ſociété d'égalité & d'indépendance, & qui établit entr'elles „ une égalité de droit, qui les oblige à avoir les unes pour „ les autres, les mêmes égards & les mêmes ménagemens. „ Burlamaqui, *Introduction au droit politique*, *part.* 1, *ch.* 1, §. 7. Wolff, §. 1120. Vattel, *diſc. prélim.*, §. 15 *& ſuiv.*, *liv.* 2, *ch.* 3, §. 36.

„ 2°. Quiconque traite dans les Terres d'un autre Etat, eſt „ tenu, comme *Sujet à tems de cet Etat*, de ſe ſoumettre „ aux Loix du Pays „. Grotius, *liv.* 2, *ch.* 11, §. 5. Wolff, §. 1131 *& ſuivans.* Burlamaqui, *d. loco*, *ch.* 5, *liv.* 12. Vattel, *liv.* 2, *ch.* 8, *n.* 101, 108.

3°. Chaque Souverain eſt en droit de prohiber dans ſes Etats l'importation ou l'exportation de certaines denrées ou marchandiſes, ſans que les Etrangers qui ont la même autorité chez eux, puiſſent s'en plaindre. Wolff, §. 1908. Vattel, *liv.* 1, *ch.* 8, *n.* 90.

4°. Les Loix civiles n'ont aucune force vis-à-vis de l'ennemi. *Silent leges inter arma.* Ainſi, toutes les Loix prohibitives qui en tems de paix ſubſiſtoient entre la France & l'Angleterre, ſe ſont évanouies *de droit*, dès le moment de la

guerre. On ne connoît plus que la force des armes. Vattel, *liv.* 3, §. 175.

5°. Les Neutres ſont en droit de continuer le commerce avec chacune des Nations belligérantes. Les Aſſurances faites à ce ſujet ſont très-bonnes, pourvu qu'on n'ait uſé de diſſimulation envers les Aſſureurs, & pourvu que le droit des gens, ou quelque Traité préexiſtant ne s'y oppoſent. Vattel, *diſc. prélim.*, §. 24, *& liv.* 3, §. 110, 112. Wolff, §. 1111.

Si le Neutre a chargé comme ſienne une marchandiſe propre aux Sujets d'une des Nations belligérantes, & que le véritable *pour compte* n'ait pas été dénoncé aux Aſſureurs, ils ne répondent pas de la priſe & de la confiſcation. Ils en répondroient, ſi le véritable *pour compte*, couvert ſous des expéditions ſimulées, leur avoit été déclaré; parce que la choſe n'a rien d'illicite par elle-même, & qu'il eſt injuſte que le commerce d'une Nation neutre ſoit troublé par une guerre qui lui eſt étrangere. On doit appliquer à ce dernier cas les Doctrines de Santerna, *part.* 4, *n.* 17; de Loccenius, *liv.* 2, *ch.* 5, *n.* 7, *pag.* 982; de Roccus, *not.* 21; *infrà ch.* 12, *ſect.* 20.

Eſt-il permis de faire aſſurer des marchandiſes dont l'importation ou l'exportation ſont prohibées dans un Pays ami?

Venons maintenant à la queſtion principale. Eſt-il permis de faire aſſurer des marchandiſes, dont l'importation ou l'exportation ſont prohibées dans un Pays ami?

D'après les principes ci-deſſus établis, il ſemble qu'une pareille Aſſurance devroit être déclarée nulle, malgré la connoiſſance que les Aſſureurs auroient eu *de l'interlope.*

Cependant l'uſage eſt contraire.

Le Statut de George II., dont parle Blackſtone, *ch.* 30, *tom.* 3, *pag.* 370, après avoir défendu de faire des Aſſurances, *ſans autre preuve d'intérêt que la police elle-même*, ajoute, *excepté ſur les Navires qui commercent en Eſpagne & en Portugal.*

L'Auteur obſerve, que *la raiſon de cette exception ſe préſente aſſez d'elle-même* : c'eſt-à-dire, parce que le Anglois faiſant l'interlope dans les dominations d'Eſpagne & de Por-

tugal, ne peuvent avoir des connoiſſemens qui prouvent le chargé.

Le même uſage eſt toléré parmi nous.

Les ſieurs Figon & Regayet de Marſeille, firent faire des Aſſurances de ſortie de la Rochelle *juſques aux Isles Eſpagnoles, avec pacte qu'ils ne ſeroient pas obligés de juſtifier du chargé, attendu que le commerce dans ces Isles eſt défendu aux Etrangers.* Le Navire fit naufrage. Les Aſſureurs attaqués en payement de la perte, demandoient la preuve du chargé; ils diſoient que le ſuſdit pacte étoit vicieux, & que d'ailleurs on auroit pu faire double police du chargement, l'une véritable, & l'autre ſimulée. Arrêt du 23 Juin 1745, au rapport de M. de Boades, qui condamna les Aſſureurs à payer les ſommes aſſurées.

Lors de cet Arrêt, les Aſſureurs ne diſputoient pas la légitimité du Contrat en lui-même. Ils ſe bornoient à exciper du défaut de preuve du chargé.

Mais voici un ſecond Arrêt, où la queſtion de la légitimité du Contrat, fut élevée & débattue avec force par les Parties intéreſſées.

En 1756, les ſieurs Jaume & Lieutaud firent aſſurer 87400 liv. *de ſortie des environs de Carthagene* juſqu'à Marſeille, ſur les facultés *conſiſtant en ſoies*, qui ſeroient chargées dans la Tartanne *St. Joſeph*, Capitaine *Pierre Gautier.*

A la hauteur du Cap Pallos, cinquante-huit balles de ſoie furent nuitamment verſées dans le Navire. Les vents furent contraires au retour de la Tartanne. Elle fut arrêtée par le Bateau des Gardes du Roi d'Eſpagne. Le Capitaine ſe ſauva à la nage, & les ſoies furent confiſquées, attendu la contrebande.

Les Aſſureurs attaqués en payement de la perte, ſoutinrent que l'Aſſurance étoit nulle. Sentence de l'Amirauté de Marſeille, rendue à mon rapport le 31 Juillet 1758, qui les condamna à payer les ſommes par eux aſſurées.

On me demanda les motifs de cette Sentence, je les rédigeai. Mr. Valin les a inſérés dans ſon Ouvrage, *art.* 49, *h. t.*,

pag. 119. Je diſtinguai la contrebande qui ſe fait en France, de celle que les François font en Pays étrangers. Toutes les marchandiſes dont l'importation ou l'exportation ſont défendues en France, ne peuvent point être aſſurées, & les Aſſureurs ne ſont pas tenus de la confiſcation prononcée par l'autorité du Roi, parce que l'Aſſurance eſt nulle. Il n'en eſt pas de même des marchandiſes dont la contrebande n'eſt que vis-à-vis des Peuples étrangers. *Vid.* Straccha, *gl.* 5.

La diſtinction que je faiſois, fut adoptée par Arrêt du Parlement d'Aix, rendu le 30 Juin 1759 (qui confirma la Sentence).

Pothier, *n.* 58, combat avec force cette même diſtinction. „ Il „ eſt faux, dit-il, qu'il ſoit permis à un François, de faire dans un „ Pays étranger un commerce de contrebande, défendu par les „ Loix du Pays; ceux qui commercent dans un Pays, ſont, „ par le droit des gens & par la Loi naturelle, obligés de „ ſe conformer pour ce commerce aux Loix du Pays où ils „ le font. Chaque Souverain a empire & juriſdiction ſur tout „ ce qui ſe fait dans le Pays, où il a droit de commander; „ il a par conſéquent le droit de faire, pour le commerce qui „ ſe fait dans ſes Etats, des Loix qui obligent tous ceux qui le „ font, les Etrangers auſſi bien que ſes Sujets. On ne peut „ diſputer à un Souverain, qu'il n'ait le droit de retenir dans „ ſes Etats certaines marchandiſes qui y ſont, & d'en dé- „ fendre l'exportation : les en exporter contre ſes ordres, c'eſt „ donner atteinte au droit qu'il a de les y retenir; & par „ conſéquent c'eſt une injuſtice. D'ailleurs, quand même, ce „ qui eſt faux, un François ne ſeroit pas par lui-même ſujet „ aux Loix d'Eſpagne, pour le commerce qu'il fait en Eſ- „ pagne, on ne peut pas diſconvenir que les Eſpagnols, dont „ il eſt obligé de ſe ſervir, ſont ſujets à ces Loix, & qu'ils „ péchent griévement en concourant avec lui à l'exportation „ défendue par leſdites Loix : or, par cela même qu'il ne „ peut faire ce commerce de contrebande en Eſpagne, ſans „ engager des Eſpagnols à pécher, il péche lui-même; car „ c'eſt pécher que d'engager quelqu'un à pécher. Ce commerce

„ eſt donc illicite & contraire à la bonne foi, & par con-
„ ſéquent le Contrat d'Aſſurance qui intervient pour favoriſer,
„ & aſſurer ce commerce, en chargeant l'Aſſureur des riſ-
„ ques de la confiſcation auxquels il eſt expoſé, eſt pareille-
„ ment illicite, & ne peut par conſéquent produire aucune
„ obligation „.

Je n'aurois garde de déſapprouver la doctrine de cet Auteur reſpectable. Mais peut-être qu'il auroit été moins rigide, s'il eût conſidéré que l'interlope eſt un vice commun à toutes les Nations commerçantes. Les Eſpagnols & les Anglois en tems de paix la pratiquent chez nous. Il nous eſt donc permis, par une eſpece de repréſaille, de la pratiquer chez eux. *Vid. infrà ch.* 12, *ſect.* 51.

Mr. l'Abbé Raynal, *liv.* 19, *ch.* 111, s'éleve contre „ cette
„ rivalité des Gouvernements, qui gêne l'induſtrie par des pro-
„ hibitions réciproques . . . . *La liberté générale de l'induſtrie*
„ *& du commerce* : voilà le ſeul Traité qu'une Nation maritime
„ devroit établir chez elle, & négocier chez les autres. Ce
„ peuple ſeroit le bienfaiteur du genre humain. Plus il y auroit
„ de travail ſur la terre, de Vaiſſeaux ſur la mer, plus il
„ lui reviendroit de ces jouiſſances qu'il cherche, & par des
„ Traités & par des guerres. Il n'y a point de progrès de ri-
„ cheſſes dans un Pays, s'il n'y a point d'induſtrie chez ſes
„ voiſins „.

Dans le Chapitre 4, *Section derniere*, j'ai parlé de l'Aſſurance qui a pour objet les effets de l'ennemi. §. 3. Effets hoſtiles.

SECTION VI.

Détail de quelques effets qu'on peut faire aſſurer.

Le Réglement d'Anvers, *art.* 8, défend de faire aſſurer le Navire, *s'il eſt vuide & ſans charge.* §. 1. Vaiſſeau vuide.

Cela a été corrigé par *l'art.* 7, *h. t.*, qui permet de faire les *Aſſurances ſur le corps & quille du Vaiſſeau vuide ou chargé,*

Agrès, victuailles & armement

Le Réglement d'Amſterdam, *art.* 10, défend de faire aſſurer les *victuailles, les poudres, bales, vivres, & choſes ſemblables ſujettes à diminution.*

Notre Ordonnance, *art.* 7 *&* 8, *h. t.*, permet de faire aſſurer les *agrès, apparaux, armement & victuailles.*

Par *armement* on entend les avances faites à l'Equipage, les proviſions de guerre & de bouche, & tous les frais faits juſqu'au départ.

Tout cela eſt *ſujet à diminution* journaliere. Mais cette diminution eſt récompenſée par le nolis que le Navire gagne. Valin, *art.* 64, *h. t.*, *pag.* 136.

Il ſemble que ce nolis devroit donc toujours faire partie du délaiſſement en cas de ſiniſtre; de quoi je parlerai au *ch.* 17, *ſect.* 9.

Vide Chapitre 9. *ſect.* 4, où je parle de l'eſtimation donnée au Navire, *pour former un capital à valoir en tout temps & en tout lieu.*

§. 3. Nouvelles dépenſes pendant le cours du voyage.

Les nouvelles dépenſes faites pour le Navire pendant le cours du voyage, ſont-elles préſumées en augmenter la valeur, à l'effet de pouvoir *faire aſſurer cette augmentation* prétendue?

Ou la nouvelle dépenſe a eu pour objet la réparation d'une avarie occaſionnée par fortune de mer, ou bien elle a été faite pour ſupplément de victuailles, ou pour réparer les agrès détériorés par le ſimple uſage.

Dans le premier cas, la dépenſe eſt à la charge de qui de droit, ſans qu'on puiſſe la paſſer en compte pour augmenter la valeur primitive du Navire. Dans le ſecond cas, la nouvelle dépenſe ſe prend naturellement ſur le nolis.

Dans les navigations à la part, les dépenſes faites pour achat de nouvelles victuailles, ou de nouveaux agrès, pour radoub, frais de maladie &c., ſont payés par la maſſe des nolis gagnés ou à gagner pendant le cours de la caravanne. D'où il ſuit que pareilles dépenſes ſemblent ne pouvoir devenir la matiere d'une Aſſurance nouvelle.

Deux fictions ne concourent jamais enſemble : *fictionis fictio*

non

non eſt, dit Godefroi *ad L.* 12, §. 2, ff. *mandati.* Il faudroit feindre que le Navire a conſervé ſa premiere valeur, (ce qui n'eſt pas) & que cette valeur a été augmentée par la nouvelle dépenſe.

Cependant Mr. Valin, *art.* 19, *tit. du Capitaine*, *tom.* 1, *pag.* 417, dit que les Armateurs peuvent faire aſſurer ce ſurcroît de dépenſe, & j'adhere à ſon avis.

Pendant le cours du voyage, il eſt permis au Capitaine de prendre des deniers à la groſſe pour les néceſſités du Navire. Celui qui les lui prête, eſt, ſans contredit, en droit de les faire aſſurer. Le même droit compéte aux Armateurs qui auront acquitté les lettres de change tirées ſur eux par le Capitaine pour les néceſſités de la navigation. Ils ſont eux-mêmes donneurs à groſſe avanture des deniers qu'ils fourniſſent à ce ſujet; ils peuvent donc les faire aſſurer.

Prix du rachat du Navire pris.

Si pendant le cours du voyage le Navire eſt pris, & qu'il ſoit racheté, il eſt permis de faire aſſurer la ſomme donnée ou promiſe au capteur. Cette Aſſurance ſera faite, ſuivant les cas, pour le compte ou des premiers Propriétaires, ou de leurs Aſſureurs. *Vid. infrà ch.* 12, *ſect.* 21, §. 6.

§. 3. Choſes déja en riſque.

Le Réglement d'Anvers, *art.* 4, défendoit de faire aſſurer les Navires, marchandiſes, & *autres choſes quelconques*, *après qu'elles auront été miſes ou expoſées aux périls de la mer*; *mais doit la faction & ſouſcription de l'Aſſurance précéder le haſard.*

Kuricke, *diatrib. de aſſecur.*, *pag.* 832, cite ce Réglement, & dit que l'Aſſurance ne concerne que les périls imminens & futurs, & non les périls paſſés: *Aſſecuratio enim non ad præteritum, ſed futurum & imminens periculum extenditur.*

Cela eſt vrai. Mais, ſi le péril n'eſt pas encore terminé, on ne voit pas pourquoi la choſe déja en riſque, ne pourroit pas être aſſurée.

Notre Ordonnance, *art.* 7, *h. t.*, permet de faire les Aſſurances, *avant ou pendant le voyage.* L'art. 3 veut qu'on déſigne les effets *qui auront été*, *ou devront être chargés.*

SECTION VII.

Dixieme.

§. 1. Obſervations générales au ſujet du dixieme.

Suivant le Droit commun, on peut faire aſſurer la valeur entiere des effets qu'on expoſe aux riſques de la mer. de Luca, *de creditis*, *diſc.* 107, *n.* 4. Anſaldus, *diſc.* 70, *n.* 27.

Mais afin que l'Aſſuré ſoit perſonnellement intéreſſé à la conſervation de la choſe, il fut défendu de la faire aſſurer en entier.

Le Réglement de Barcelonne, (*ch.* 341, 343, & 348 *du Conſulat*) prohibe aux Citoyens de faire aſſurer au-delà des *ſept huitiemes* de leur intérêt; & aux étrangers, au-delà des *trois quarts.*

Cette diſtinction odieuſe entre étranger & citoyen, a été rejettée en matiere d'Aſſurance par l'art. 1, *h. t.*

L'article 18 décide en général, que » les Aſſurés courront » toujours riſque du dixieme des effets qu'ils auront chargés, » s'il n'y a déclaration expreſſe dans la police qu'ils entendent » faire aſſurer le total ».

(Le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 11, & *ch.* 15, *art.* 3; le Réglement d'Anvers, *art.* 11, & celui d'Amſterdam, *art.* 2 & 15, renferment la même déciſion).

L'Ordonnance en l'*art.* 19 ajoute, que » ſi les Aſſurés ſont » dans le Vaiſſeau, ou qu'ils en ſoient les propriétaires, ils » ne laiſſeront pas de courir riſque du dixieme, encore qu'ils » ayent déclaré faire aſſurer le total ».

§. 2. Pacte de faire aſſurer le total.

Le pacte de faire aſſurer le total eſt adopté en Italie. Roccus, *not.* 81. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 32.

Il n'eſt prohibé parmi nous qu'en deux cas: 1°. Si *les Aſſurés ſont dans le Vaiſſeau.* 2°. Si *les Aſſurés ſont propriétaires du Vaiſſeau*, ſoit qu'ils y ſoient embarqués, ou non.

Valin *ibid.* atteſte que l'*uſage s'eſt établi de déroger à l'Ordonnance, même en cette partie, dans les polices d'Aſſurance.* En effet, j'ai vu des polices dreſſées à Bourdeaux, par leſquelles les Aſſureurs *permettent* aux propriétaires du Navire, *de faire aſſurer leur intérêt en entier, même le dixieme.* Mais Pothier, n. 40, obſerve, avec raiſon, que *cet uſage eſt un abus.* La diſpoſition de l'art. 19, h. t., eſt prohibitive. Il n'eſt pas permis aux Parties d'y déroger.

§. 3. Au défaut de pacte, ou dans le cas que ce pacte ſoit nul, l'Aſſurance faite du total eſt-elle nulle?

Soit qu'on ait omis le pacte de faire aſſurer le total, ſoit que ce pacte ait été ſtipulé dans l'un des cas prohibés, l'Aſſurance de l'entiere valeur de la choſe miſe en riſque, n'eſt pas abſolument nulle. Le contrat eſt ſeulement réductible à la ſomme qu'il étoit permis de faire aſſurer. Cela réſulte de l'art. 19, qui, en parlant des Aſſurés qui ſont dans le Vaiſſeau, ou qui en ſont les propriétaires, ſe borne à décider qu'*ils ne laiſſeront pas de courir riſque du dixieme, encore qu'ils ayent déclaré faire aſſurer le total.* Valin, *ibid. pag.* 60. Pothier, *n.* 44.

§. 4. Comment faire la déduction du dixieme?

Pour faire connoître la maniere de procéder à la déduction du dixieme, je rapporterai un exemple.

Le ſieur Joſeph Imbert s'étoit fait aſſurer 5408 liv. ſur le corps du Navire *la Vierge de la Garde.* On prétendit que l'Aſſurance excédoit ſon intérêt. Voici le compte qui fut fait par notre Amirauté.

Intérêt d'Imbert ſur le corps du Navire, .	L. 7975.	
Déduiſez, pour deniers par lui pris à la groſſe, ...	2000.	
Reſte	L. 5975.	
Ajoutez pour prime de ſes Aſſurances,	650.	
	L. 6625.	
Otez le dixieme	662	10 ſ.
Reſte	L. 5962	10 ſ.
Il s'étoit fait aſſurer	5408.	
Donc il avoit un découvert de . .	L. 554	10 ſ.

Par conſéquent tout étoit en regle. Ainſi jugé par l'Amirauté de Marſeille le 16 Décembre 1751. La Sentence fut confirmée par Arrêt du 30 Juin 1753.

La ſomme priſe à la groſſe fut déduite du compte. Le preneur n'auroit pas pu la faire aſſurer. Mais on ajouta au capital la prime de l'Aſſurance, de quoi je parlerai dans la Section 12 *du préſent Chapitre.*

§. 5. Dans le cas de deux Aſſurances, l'une ſur corps, l'autre ſur cargaiſon, le dixieme doit-il être déduit de chaque maſſe ?

Le dixieme ſe calcule-t-il d'après l'entier intérêt que l'Aſſuré a ſur le Navire & ſur la cargaiſon ? Ou bien faut-il diſtinguer ces deux objets ?

Le ſieur Jean-Baptiſte Beſſon, propriétaire d'un Navire & de la cargaiſon, fit faire des Aſſurances *ſur le corps* par une police, & *ſur les facultés* par une autre. Les Aſſurances ſur les facultés abſorboient toute la valeur de la cargaiſon, celles ſur le corps laiſſoient à découvert les deux tiers de la valeur du Bâtiment. Le Vaiſſeau fut pris par les Anglois. Les Aſſureurs ſur facultés demandoient la déduction du dixieme. L'Aſſuré répondoit qu'on devoit faire une ſeule maſſe du corps & des facultés ; que par ce moyen il avoit couru au-delà du dixieme du total. Les Aſſurés repliquoient que cela ſeroit vrai, ſi les Aſſurances avoient été faites confuſément ſur corps & facultés ; mais qu'ayant été faites diviſément, elles formoient deux maſſes, dont chacune devoit avoir ſon dixieme à découvert, ſans que la compenſation fût admiſſible de l'une à l'autre.

Quatre Arbitres furent nommés. Un de mes Confreres & moi rejettions la diſtinction des Aſſureurs ; nous nous fondions ſur le motif de la loi, *qui eſt pour éviter les abus & les grandes négligences qui ſe trouvent aux Marchands-Chargeurs quand ils ſont aſſurés du tout.* Ce ſont les paroles du Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 11.

Un cinquieme Arbitre fut pris ; & par Sentence du 11 Septembre 1749, il fut décidé que le dixieme ſeroit prélevé des facultés, ſans qu'il fût permis de le rejetter ſur le corps, attendu que les Aſſurances étoient diviſées.

Autre déciſion conforme. Les ſieurs Perron freres avoient fait aſſurer, par une ſeule police, 42100 liv. : ſavoir, 9680 liv.

ſur le corps, & 32620 liv. ſur les facultés de leur Navire le St. Domingue. Ils prétendirent qu'ils avoient fait aſſurer 3631 liv. de trop ſur les facultés, & ils demanderent le riſtourne. Les Aſſureurs oppoſerent que l'intérêt des Aſſurés excédoit les ſommes aſſurées. L'avis fut que » les Aſſurances » ayant été faites diviſément ſur le corps & ſur les facultés, » elles ne pouvoient pas être confondues ». Et par Sentence du 31 Mars 1759, le riſtourne, concernant les facultés, fut adjugé aux ſieurs Perron, pour leſquels M. Gignoux écrivoit. M. Maſſel écrivoit pour les Aſſureurs.

M. Valin, *art.* 18, *h. t.*, *pag.* 59, adopte cette diſtinction. Elle ne paroît pas juſte à M. Pothier, *n.* 42. » Le dixieme, (dit ce dernier) » dont l'Ordonnance veut que les Aſſurés » courent le riſque, eſt le dixieme, non des effets qu'ils ont » fait aſſurer, & qui ſont compris dans la police, mais le » dixieme de ceux qu'ils ont ſur le Vaiſſeau ».

Je perſiſte à mon premier avis, confirmé par celui de M. Pothier. S'agiſſant ici d'un point contraire au droit commun, & d'un moyen établi pour *éviter les abus*, l'objet de l'Ordonnance eſt rempli, dès que l'Aſſuré, pour gage de ſa fidélité, reſte à découvert du dixieme de l'intérêt qu'il a en la navigation. *L'art.* 18, *h. t.*, ne concerne pas moins le corps du Navire, que les effets chargés. Le tout ne forme donc qu'une maſſe, dont il ſuffit que le dixieme reſte aux riſques de l'Aſſuré.

§. 6. Uſage de Bourdeaux.

J'ai parlé de l'uſage abuſif où les propriétaires des Navires à Bourdeaux ſont de faire aſſurer le dixieme, malgré la diſpoſition prohibitive de l'Ordonnance. Voici un cas qui me fut propoſé en Juillet 1782.

Des Négocians, qui avoient un intérêt de 200000 liv. ſur le corps & la cargaiſon d'un Navire, firent aſſurer à Bourdeaux 170000 liv., avec *pacte qu'ils ſe faiſoient aſſurer le dixieme*. Ils donnerent ordre à leur Commiſſionnaire à Marſeille, de faire aſſurer les 30000 liv. reſtantes. Celui-ci fit aſſurer 27000 liv. Le Navire fut pris par les Anglois.

Les Aſſureurs de Marſeille diſoient qu'on n'avoit pu faire

aſſurer ici que 10000 liv., & que le ſurplus tomboit en riſtourne.

On répondoit qu'ils excipoient du droit du tiers, & que peu leur importoit qu'à Bourdeaux le dixieme eût été aſſuré.

Je fus d'avis, 1°. que l'uſage allégué étoit un abus auquel on ne devoit pas avoir égard. 2°. Que ſi par une premiere police, dreſſée à Bourdeaux, ou par un pacte particulier, on eût déclaré nommément faire aſſurer 20000 liv. *pour le dixieme d'intérêt*, ce dixieme auroit été mis hors de ligne, & tout le reſte ſeroit devenu matiere d'Aſſurance. On auroit alors pu dire aux Aſſureurs Marſeillois qu'ils excipoient du droit du tiers. Mais l'ordre naturel des choſes n'a été interverti par aucun pacte ſpécial ; les Aſſurances faites à Bourdeaux ont, *ipſo jure*, affecté tout premiérement la partie libre de l'intérêt en riſque. Le dixieme eſt reſté à la queue, & dans le rang qui lui étoit propre. Or, c'eſt ce même dixieme, exiſtant en nature, qu'on eſt venu faire aſſurer à Marſeille : à quoi s'oppoſent la diſpoſition de la Loi & notre Juriſprudence.

P. S. Je viens d'apprendre, qu'à l'imitation de ce qui ſe pratique à Bourdeaux & à Nantes, quelques-uns de nos Armateurs font, depuis peu de temps, *aſſurer le dixieme : les parties renonçant à la diſpoſition de l'Ordonnance qui le prohibe, & à toute autre Loi qui pourroit être à ce contraire ; le tout de pacte exprès.*

Mais il n'eſt pas au pouvoir des Parties de renoncer aux Loix prohibitives. *L.* 5, *C. de legibus.* La clauſe dont je viens de parler, eſt illicite, nulle, & doit être caſſée.

N. B. *Juſqu'à préſent j'ai traité des objets matériels, qui ſont réellement expoſés aux haſards de la mer, & qui, ſuivant les cas, ſont capables ou incapables de devenir la matiere de l'Aſſurance proprement dite. Je vais maintenant traiter de pluſieurs autres points qui, n'ayant par eux-mêmes ni aſſiete, ni conſiſtance phyſique, dépendent, à certains égards, du ſort de la navigation, & peuvent faire, ou ne pas faire le ſujet du Contrat d'Aſſurance.*

SECTION VIII.

Fret.

§. 1. Observations préliminaires.

1°. Le nolis eſt un ſalaire qu'on paye ou qu'on promet de payer au Capitaine, à condition qu'il tranſportera la marchandiſe, ou les paſſagers, au lieu indiqué. Si ce tranſport n'eſt pas fait, ſoit par cas fortuit, (ſauf certaines exceptions & modifications) ſoit par la faute du Capitaine, le nolis n'eſt pas dû.

2°. Ordinairement le nolis n'eſt payé que dans le lieu du déchargement; mais rien n'empêche de le payer par avance. *Art.* 18, *tit. du fret.* Pothier, *Traité des Contrats marit.*, *n.* 86.

Le payement qui en eſt fait avant le voyage, eſt conſidéré comme une eſpece de prêt que le chargeur fait au Capitaine : *pro mutuâ*, dit la Loi 15, §. 6, ff. *locati. Ibiq.* Cujas, *lib.* 3, *obſ.* 1. Kuricke, *aux queſtions illuſtres*, *queſt.* 34, *pag.* 898.

3°. » *Il n'eſt dû aucun fret des marchandiſes perdues* par » naufrage ou échouement, pillées par des Pirates, ou priſes » par les ennemis ». *Art.* 18, *tit. du fret.* Pothier, *Contrat. marit.*, *n.* 63.

En pareil cas, le chargeur eſt diſpenſé de payer le nolis, & s'il l'a payé par avance, il a droit de ſe le faire rendre. *d. art.* 18. Et telle eſt la diſpoſition textuelle de la Loi 15, §. 6, ff. *locati.* (qu'on ne peut bien entendre qu'avec le ſecours de la gloſe, & de Cujas, *liv.* 3, *obſerv.* 1.) Conſulat de la Mer, *ch.* 193 & 229. Droit Hanſéat., *tit.* 9, *art.* 2. *Ibiq.* Kuricke, *pag.* 669, 795 & 898. Guidon de la Mer, *ch.* 6, *art.* 2. Cleirac *ſur les Jugemens d'Oleron*, *art.* 9, *n.* 9. Roccus, *de naulo*, *not.* 70, & *dans ſes Réponſes choiſies*, *reſp.* 23. Caſaregis, *diſc.* 22, *n.* 44 & *ſuiv.*

4°. L'article 18, *tit. du fret*, après avoir décidé qu'il n'eſt

dû aucun fret des marchandiſes perdues, & que le maître eſt tenu, en ce cas, de reſtituer le fret qui lui aura été payé par avance, ajoute : *s'il n'y a convention contraire.*

On peut donc valablement convenir que le fret ſera dû à tout événement, dit Pothier, *Traité des Contrats maritimes, n.* 65, *tom.* 2, *pag.* 393.

Cette *convention contraire* ne plaît pas à M. Valin, *tom.* 1, *pag.* 627. » Ne fut-ce, dit-il, qu'à cauſe des malverſations » que la certitude du gain du fret peut occaſionner de la part du » maître ».

Cleirac, *pag.* 317, avoit craint les mêmes abus. Mais, comme le dit M. Valin lui-même, *art.* 15, *h. t.*, *tom.* 2, *pag.* 56, *la crainte d'un crime ne doit pas empêcher de ſe tenir aux regles de la juſtice.*

Les regles de la juſtice ſont de garder les pactes convenus, *pacta ſervabo*, lorſqu'ils ne bleſſent ni les bonnes mœurs, ni l'eſſence du contrat, ni aucune loi prohibitive.

Le pacte dont il s'agit eſt permis par l'Ordonnance, & ſe rapproche de la regle établie par la Loi 38, ff. *locati*, où il eſt dit : *qui operas ſuas locavit, totius temporis mercedem accipere debet, ſi per eum non ſtetit quominus operas præſtet.*

Ces principes poſés, examinons ſi le fret peut devenir un objet d'Aſſurance.

§. 2. On ne peut faire aſſurer le *fret à faire.*

L'article 15, *h. t.*, dit que » les Propriétaires des Navires, » ni les Maîtres, ne pourront faire aſſurer le *fret à faire* de » leurs Bâtimens ».

Cleirac, *ſur le Guidon de la Mer*, *ch.* 15, *art.* 1, *pag.* 317, rapporte deux raiſons de cette déciſion. » Le fret, dit-il, » aſſez privilégié d'ailleurs, ne peut être aſſuré. *Quia duæ ſpe-* » *cialitates non poſſunt concurrere circà idem.* Et d'abondant, » pour rendre le maître plus ſoigneux de la conſervation du » Navire & de la marchandiſe qu'il pourroit négliger s'il étoit » aſſuré : *ne detur occaſio ad delinquendum.*

La premiere de ces raiſons ne paroît pas légale ; car rien n'empêche de multiplier ſes ſuretés pour le même objet.

La

La ſeconde raiſon eſt bonne ; mais voici la véritable raiſon de décider. Le *fret à faire* eſt un profit incertain. Il ſera *le prix* de la navigation heureuſe, & le fruit civil du Navire. Il ne l'eſt pas encore. Il ne peut donc devenir une matiere d'Aſſurance.

Uſage d'Italie.

En Italie il eſt permis d'aſſurer le fret à faire. Roccus, *not.* 96.

Ce même Auteur, *not.* 91, demande ſi après l'heureuſe arrivée du Navire, les Aſſureurs ſont reſponſables des dépens faits pour l'exaction du nolis aſſuré. Il prétend qu'oui.

Tout cela eſt contraire à nos uſages.

§. 3. Fret acquis.

La Déclaration du 17 Août 1779, art. 6, dit : *le fret acquis pourra être aſſuré, & ne pourra faire partie du délaiſſement du Navire, s'il n'eſt expreſſément compris dans la police d'Aſſurance.*

A Marſeille, on ne croyoit pas que le *fret acquis* pût jamais devenir une matiere d'Aſſurance de la part des Propriétaires du Navire ; mais puiſque le Roi l'a permis, il faut néceſſairement que la choſe puiſſe être miſe en pratique. Toute la difficulté ſe réduit à ſavoir ce qu'on doit entendre par *fret acquis.*

Opinion de Valin & de Pothier au ſujet du fret acquis.

Valin, *art.* 15, *h. t.*, *pag.* 55, & Pothier, *n.* 36, entendent par *fret acquis*, » le fret qui, aux termes de la con-
» vention entre le Propriétaire du Navire & les Marchands,
» doit lui être payé *à tout événement* dans le cas de perte du
» Vaiſſeau & des marchandiſes, comme dans celui de l'heu-
» reuſe arrivée. Il eſt évident, diſent-ils, que ce fret *ne peut*
» *pas être matiere d'Aſſurance de la part des Propriétaires du*
» *Navire*, puiſque le Propriétaire ne court aucun riſque à cet
» égard ».

Si le fret ainſi ſtipulé à tout événement, a été payé avant le départ du Navire, il eſt préſumé avoir été employé à l'armement du corps, & ne peut point faire capital dans les Aſſurances que les Armateurs ſont faire ſur le corps pour leur compte propre ; autrement ils feroient aſſurer au-delà de leur intérêt primitif & véritable. *Vid. infrà ch.* 17, *ſect.* 9, *queſt.* 3.

Si le fret ſtipulé à tout événement, eſt encore dû aux Armateurs du Navire, l'Aſſurance que ceux-ci feroient faire d'un pareil fret, ne ſeroit rien de plus qu'un ſimple cautionnement de la ſolvabilité du débiteur.

J'obſerverai avec Valin & Pothier, que le Paſſager ou le Chargeur qui ont payé, ou promis de payer le fret *à tout événement*, peuvent le faire aſſurer, parce que ce fret, définitivement *acquis* à l'Armateur, eſt une dépenſe qu'ils riſquent de perdre, ſi par fortune de mer le Navire n'arrive pas au lieu deſtiné.

Réponſe de notre Chambre du Commerce.

La Chambre du Commerce à Marſeille, conſultée ſur le projet de la Déclaration du 17 Août 1779, répondit que *le Capitaine pouvoit faire aſſurer les marchandiſes chargées pour ſon compte dans le Navire, & achetées par le moyen du fret qu'il auroit ſucceſſivement acquis dans les diverſes Echelles de ſa caravanne*; ce qui eſt relatif au coutumier d'Amſterdam, *art.* 11, où il eſt dit, que les Capitaines peuvent faire aſſurer *les marchandiſes provenant de leurs ſalaires & vacations.*

Mais ce ne ſeroit pas alors faire aſſurer le *fret acquis* : ce ſeroit faire aſſurer des effets achetés par n'importe quel moyen. Le fret une fois payé, devient de l'argent, dont le Capitaine peut diſpoſer ſuivant ſa prudence, & ſauf d'en rendre compte à qui de droit. *Pretium non ex re, ſed propter negociationem percipitur.* L. 21, ff. *de hæred. & act. vend.*

Avis d'un Négociant.

M. Figon de Marſeille, Négociant très-éclairé, qui a eu la complaiſance de lire mon manuſcrit, & aux lumieres duquel je dois beaucoup, me communiqua ſes idées au ſujet de ce mot, *fret acquis.*

Mon Navire, me dit-il, a chargé à la Martinique des ſucres, au nolis de quarante-huit deniers la livre peſant, pour être conſignés au premier port d'Europe : à condition que le nolis ſera porté à ſoixante deniers, ſi le Navire arrive à Marſeille. Je reçois avis que le Vaiſſeau eſt entré dans le Port de Cadix. Il dépend de moi de donner ordre au Capitaine de déſarmer à Cadix, & d'exiger le nolis de quarante-huit deniers. Mais, par certaines conſidérations, je lui écris de continuer

ſe voyage juſqu'à Marſeille, & je me fais aſſurer 40000 liv., à quoi le fret *acquis* dans le lieu de Cadix ſe montoit.

Il ajoutoit : mon Navire a chargé à la Martinique des ſucres au nolis de ſoixante deniers, pour être conſignés à Marſeille, ou en tel autre port d'Europe où le Navire abordera. Il arrive à Bourdeaux : je donne ordre au Capitaine de continuer ſon voyage juſqu'à Marſeille, & je me fais aſſurer le fret que j'aurois exigé à Bourdeaux, ſi le Navire y eût déſarmé.

Je répondois que ce ſyſtême étoit contraire aux principes du droit ; car, dans votre premiere hypotheſe, ſi le Navire, au lieu de déſarmer à Cadix, continue ſa route pour Marſeille, le fret de quarante-huit deniers & ſon accroiſſement reſteront dans la cathégorie de *fret à faire*, juſqu'à l'arrivée du Vaiſſeau à Marſeille même. Ce n'eſt qu'alors que l'entier fret vous ſera réellement acquis. Le droit d'exiger à Cadix le fret de quatre ſols, étoit conditionnel. Suivant la clauſe qu'on eſt en uſage, en temps de guerre, de ſtipuler dans les connoiſſemens dreſſés aux Isles Françoiſes, le fret étoit payable en Europe *dans le lieu où le Navire feroit ſa décharge*. Or, la décharge n'ayant pas été faite à Cadix, la condition n'a pas été remplie. Cadix a été un ſimple lieu de relâche, & les choſes ſont rentrées dans l'ordre preſcrit par l'article 18, tit. du fret, d'après lequel, ſi le Navire périt, *il n'eſt dû aucun fret des marchandiſes perdues par naufrage*.

Obſervations contre l'avis du Négociant.

Les mêmes obſervations s'appliquent à votre ſeconde hypotheſe : car de ce qu'il vous étoit loiſible de faire déſarmer le Navire à Bourdeaux, & d'exiger le nolis, il ne s'enſuit pas que vous l'ayiez exigé. Le nolis vous auroit été acquis, ſi les marchandiſes euſſent été déchargées à terre dans Bourdeaux. Elles ne l'ont pas été. Le Navire continue ſa route pour Marſeille. S'il périt, le nolis n'eſt pas dû. Il ne vous eſt donc pas permis de le faire aſſurer, parce qu'il eſt défendu de faire aſſurer un profit incertain.

Cependant la Déclaration de 1779 paroît ſe concilier avec l'avis de M. Figon. Son opinion a été adoptée dans la *Loge*. Je

Opinion du Négociant adoptée dans la Loge.

l'adopte également, juſqu'à ce qu'une ſolution plus lumineuſe ait été donnée. On ne doit donc pas s'arrêter au ſens grammatical du mot; mais par *fret acquis*, il faut entendre tout fret qu'on auroit été en droit d'exiger dans le lieu de la relâche.

Le Convoi, au nombre de 128 voiles, commandé par M. le Marquis de Chabert, Chef d'Eſcadre, venant de St. Domingue, arriva dans la rade de Groais le 30 Juillet 1782. Il s'y trouvoit quarante-un Navires Marſeillois qui auroient pu faire à l'Orient leur entiere décharge. Le nolis eût alors été acquis en conformité du pacte ſtipulé dans les connoiſſemens. Pluſieurs des Navires Provençaux eurent ordre de ſe rendre à Nantes ou à Bourdeaux. Les Armateurs firent aſſurer le *fret acquis*, c'eſt-à-dire, le fret qui eût été *acquis* à l'Orient, ſi le déſarmement y eût été fait.

Pour concilier mes principes avec le ſens attribué à l'art. 6 de la Déclaration de 1779, je dis que l'Aſſurance de ce fret prétendu *acquis* eſt une eſpece de gageure, autoriſée pour l'avantage du commerce: *ſi les marchandiſes, dont j'aurois pu exiger le nolis à l'Orient dans le cas où le Navire y eût déſarmé, périſſent dans le trajet de l'Orient à Bourdeaux, vous me payerez la valeur de ce même nolis, redevenu profit incertain pour moi; & en récompenſe du riſque auquel vous vous ſoumettez, je vous compterai une telle ſomme.*

Cette eſpece de gageure doit être néceſſairement ſubordonnée à certaines regles.

1°. Si j'avois déja fait faire de premieres Aſſurances, de ſortie des Isles juſqu'à Marſeille, avec diſpenſe de rapporter le fret, il me ſeroit permis, dans le cas propoſé, de faire tout uniment aſſurer le fret prétendu acquis, dont je viens de parler.

2°. Si la diſpenſe de rapporter le fret n'avoit pas été inſérée dans les premieres Aſſurances encore ſubſiſtantes, il faudroit qu'en me faiſant aſſurer ce fret prétendu acquis, j'euſſe ſoin de ſtipuler dans ma gageure, que je ſerois diſpenſé, en cas de

ſiniſtre, de rapporter le fret aux ſeconds Aſſureurs : car il me ſeroit impoſſible de le délaiſſer ſolidairement à deux différentes claſſes d'Aſſureurs, qui n'ont rien de commun enſemble.

3°. Si mes premieres Aſſurances ſont terminées au lieu du premier abord en Europe, je puis ajouter au coût du Vaiſſeau, le fret prétendu acquis, & faire aſſurer le total juſqu'à Marſeille ; mais il faut alors que ce fret ſoit *expreſſément compris dans la police d'Aſſurance.* S'il n'y eſt pas expreſſément compris, *il ne pourra faire partie du délaiſſement du Navire :* c'eſt-à-dire que les nouveaux Aſſureurs ne ſeroient obligés de rien payer à ce ſujet.

§. 4. Fauſſe interprétation qu'on voudroit donner à la Déclaration de 1779.

La Déclaration de 1779, interprétée dans le ſens qu'on lui a donné, eſt de droit étroit. De ce qu'il eſt permis de faire aſſurer le fret qui auroit pu être acquis dans le lieu de la relâche, il ne s'enſuit pas qu'on puiſſe, en tout autre cas, s'écarter de la diſpoſition de l'Ordonnance. Certaines perſonnes à Marſeille ont cru entrevoir dans cette nouvelle Loi, une permiſſion indéfinie d'aſſurer *le fret à faire* ; & j'ai vu des polices dreſſées en Août 1782, par leſquelles on s'eſt *fait aſſurer, de ſortie des Isles Françoiſes juſqu'à Marſeille, le fret à faire par un tel Vaiſſeau, les Aſſureurs y conſentant, & renonçant, en tant que beſoin ſeroit, & de pacte exprès, à la diſpoſition de l'Ordonnance.*

Mon Navire chargé à fret, met à la voile de la Martinique, pour ſe rendre à Marſeille. J'avois fait aſſurer, à l'exception du dixieme, tout ce qu'il m'en avoit coûté pour le mettre en état de faire ſon retour. Si, par une police poſtérieure, il m'étoit permis de faire aſſurer le fret à faire, (du rapport duquel j'aurois eu la précaution de ſtipuler la diſpenſe vis-à-vis de mes premiers Aſſureurs) un ſiniſtre officieux me procureroit le plus grand bénéfice !

On ſent combien ce ſyſtême eſt oppoſé à la nature du Contrat d'Aſſurance. L'Ordonnance de la Marine l'a prohibé. La Déclaration de 1779 ne l'autoriſe pas. D'où il ſuit que les polices dont je viens de parler, ſont nulles, & doivent être caſſées.

A Bourdeaux, lorſque les Aſſurés ſtipulent la diſpenſe de rapporter le fret, on eſt en uſage d'ajouter dans la police, que ce *fret leur demeurera définitivement acquis* ; mais il ne leur demeurera définitivement acquis, que dans le cas de droit. Juſqu'alors le fret eſt *à faire*. Il eſt dans la cathégorie des profits incertains. Il eſt incapable de devenir la matiere de l'Aſſurance proprement dite. Il faudroit par conſéquent une loi ſpéciale, pour qu'il fût permis de faire de ce fret, la matiere d'une gageure maritime.

Que peut-on entendre par *Aſſurance de fret à faire* ? Si au ſortir de la Martinique, le Navire ſe briſe contre un écueil, & qu'on ne trouve point de Vaiſſeau pour conduire au lieu de leur deſtination les marchandiſes ſauvées, il ne ſera dû aucun nolis, à cauſe de la minimité ou nullité du *voyage avancé*. Il ne ſera également dû aucun fret, ſi les marchandiſes périſſent. L'Aſſurance ne porteroit donc ſur rien. Vouloir exiger des Aſſureurs le prix d'un fret qui n'a jamais exiſté, c'eſt donner un corps à la penſée, & réaliſer un être de raiſon ; c'eſt induire les Capitaines à ſacrifier l'intérêt des Marchands Chargeurs. Telles ſont les ſuites du nouveau genre d'Aſſurance qu'on tâche d'introduire parmi nous. On ne peut ſe diſſimuler combien il importe au bon ordre du commerce de s'oppoſer à des ſubtilités qui ne ſerviroient qu'à renverſer les principes des loix nautiques, & à donner ouverture aux plus grands abus.

La crainte des mêmes inconvéniens, ſe fait moins ſentir au ſujet de l'Aſſurance du fret qu'on auroit été en droit d'exiger dans le lieu de la relâche. On peut dire que ce fret avoit déja reçu quelque ombre de conſiſtance phyſique, par la plus-value des marchandiſes parvenues en Europe. On avoit action pour l'exiger. *Is qui actionem habet ad rem recipiendam, ipſam rem habere videtur. L.* 15, ff. *de reg. jur.* Il eſt de l'intérêt public que les Navires reviennent dans leur département. Dans le cours de la préſente guerre, la plupart de nos Vaiſſeaux Marchands qui partent pour les Isles Françoiſes, ou pour le Continent Anglo-Américain, ne paroiſſent plus à nos yeux. Notre Port eſt déſert. Notre commerce languit. Il eſt privé

de ſon aliment naturel, & du moyen de ſe reproduire. Il eſt donc eſſentiel de favoriſer le retour des Navires, & on le favoriſe en permettant d'aſſurer le fret appellé *acquis*; mais les mêmes conſidérations ne ſe rencontrent pas au ſujet du *fret à faire* proprement dit. L'Aſſurance d'un pareil fret ne ſeroit bonne qu'à multiplier les innavigabilités & les naufrages.

§. 5. Autres queſtions au ſujet de la Déclaration de 1779.

J'ai dit que la Déclaration de 1779 eſt de droit étroit: ainſi, de ce qu'elle permet de faire aſſurer le fret qui auroit pu être acquis dans le lieu de la relâche, il ne s'enſuit pas que les Matelots puiſſent faire aſſurer les ſalaires qu'ils auroient exigé dans le même endroit, ſi le Navire y eût déſarmé. Il ne s'enſuit également point, que les Marchands Chargeurs puiſſent faire aſſurer la plus-value des marchandiſes. Tous ces objets ſont circonſcrits dans la cathégorie de profits incertains, & ne ſeront réaliſés que lors du déchargement effectif. Les Matelots ſont engagés pour l'entier voyage, & ne peuvent quitter ſans ſe rendre coupables de déſertion. Il eſt vrai que les Marchands Chargeurs pourroient, dans le lieu de la relâche, retirer leurs marchandiſes, en payant le fret entier & les dépenſes pour déſarrimer & arrimer de nouveau; mais s'ils ne retirent pas leurs effets, on continue de ſe diriger par la loi du connoiſſement; les choſes demeurent en l'état; & l'Aſſurance ne peut excéder la valeur primitive des marchandiſes, dont le riſque court juſqu'au lieu du dernier reſte.

Si le Navire qui met à la voile de l'Orient pour ſe rendre à Bourdeaux ou à Marſeille, eſt pris par les Anglois, les Matelots peuvent-ils demander d'être payés de leurs ſalaires ſur le fret aſſuré? Je réponds que non, 1°. parce que cette Aſſurance leur eſt étrangere. *Vid. mon Traité des Contrats à la groſſe, ch.* 4, *ſect.* 11, §. 5. 2°. Parce qu'il importe au bien public que les Matelots ſoient intéreſſés à la conſervation du Navire, par le deſir de conſerver leurs ſalaires.

SECTION IX.

Profit.

§. 1. Profit des marchandiſes.

En Italie, il eſt permis aux Marchands de faire aſſurer le *profit eſpéré de leurs marchandiſes.* Targa, *cap.* 42, *n.* 5. Roccus, *not.* 31. Santerna, *part.* 3, *n.* 40. Scaccia, *de cambiis, queſt.* 1, *n.* 169 *&c.*

Notre Ordonnance, *art.* 15, *h. t.*, le défend. Elle a adopté ſur ce point la premiere des déciſions contenues dans le §. 4 de la Loi 2, ff. *de Leg. Rh. de jactu*, où il eſt dit, *detrimenti, non lucri, ſit præſtatio.* En effet, le profit dépend d'un événement incertain, & d'une négociation future. Ce profit eſt un être moral qui ne ſe trouve point dans le Navire, & qui par conſéquent ne peut pas être aſſuré.

Mais lorſque le profit eſt fait & réellement acquis, le Marchand peut le faire aſſurer. *Lucrum quæſitum amittere, eſt damnum pati.* Mantica, *de tacitis, lib.* 13, *tit.* 16, *n.* 4. Par exemple, j'ai fait aſſurer d'entrée & ſortie de la Martinique, une cargaiſon de la valeur de 50000 liv. Le Navire arrivé à la Martinique, j'ai avis que la vente a été faite avec un bénéfice conſidérable, & que les retraits ſont de la valeur de 100000 liv., argent de France. Je puis, ſans difficulté, me faire aſſurer les 50000 liv. de bénéfice, attendu que c'eſt-là un profit fait & acquis. Valin, *art.* 15 *&* 47, *h. t.*, *pag.* 57 *&* 104. Pothier, *n.* 37.

Vid. infrà Chap. 9, *Sect.* 6, *où je parle du commerce en troc.*

§. 2. Profit eſpéré de la pêche ou de la chaſſe.

Une ſimple eſpérance peut faire l'objet du Contrat de vente. Si un Pêcheur vend à quelqu'un un coup de filet pour un certain prix, c'eſt un vrai Contrat de vente, quand même il arriveroit qu'on ne prît aucun poiſſon, *quia ſpei emptio eſt.* L. 8, §. 1, ff. *de contrah. empt.* L. 11, §. 18, & L. 12, ff. *de act. empt. Ibiq.* Cujas. Pothier, *Traité des ventes*, *n.* 6.

Une

Une eſpérance peut également faire l'objet d'une gageure. Mais l'eſpoir d'une pêche heureuſe eſt un futur contingent, & un être de raiſon, incapable de devenir la matiere du Contrat d'Aſſurance. *Incertum eſt an caperentur.* L. 29, §. 3, ff. *ad L. Aquil.* Il faut que la choſe aſſurée ſoit un corps exiſtant & phyſique, dont la ſubſtance ſoit expoſée aux haſards de la mer.

Rien n'empêcheroit de faire aſſurer les poiſſons déja pris dans les filets.

Les bêtes ſauvages, les oiſeaux, les poiſſons, & autres animaux qui vivent dans l'air, ſur la terre, ou dans la mer, appartiennent, par le droit des gens, au premier qui s'en empare. *Simul atque ab aliquo capta fuerint, jure gentium ſtatim illius eſſe incipiunt.* §. 12, *inſt. de rer. diviſ.* L. L. 1 & 3, ff. *de adquir. rer. domin.*

Pour qu'ils appartiennent au premier occupant, il faut qu'il en ait la *poſſeſſion corporelle*; » & cette poſſeſſion eſt acquiſe » non ſeulement avec les mains, mais encore avec des inſ- » trumens, tels que ſont les trébuchets, les filets, les lacets ». Grotius, *liv.* 2, *ch.* 8, §. 4. Puffendorf, *liv.* 4, *ch.* 6, §. 9. Wolf, §. 217.

Vide la Loi *in laqueum* 55, ff. *de adquir. rer. domin.*

Si la bête bleſſée par le Chaſſeur s'enfuit, elle ne lui appartient qu'autant qu'il l'a atteinte, car il peut arriver qu'elle lui échappe : *quia multa accidere poſſunt, ut eam non capiamus.* L. 5, §. 1, ff. *eod.* Grotius & Puffendorf *aux endroits cités.*

§. 3. Profit de la courſe.

Cette même Loi 5, §. 7, ff. *de adquir. rer. domin.*, attribue au premier occupant les choſes qu'on prend ſur l'ennemi. *Item quæ ex hoſtibus capiuntur, jure gentium, ſtatim capientium fiunt.*

Mais il ne ſuffit pas que le Navire attaqué ait amené ſon Pavillon; il faut de plus que le Pavillon du vainqueur y ſoit arboré. Dès-lors il appartient au Capteur, qui peut par conſéquent le faire aſſurer.

» Une priſe que fait en temps de guerre un Vaiſſeau Cor-

„ faire, autoriſé pour aller en courſe, *eſt un profit acquis* „ *auſſitôt qu'elle eſt faite;* c'eſt pourquoi le Propriétaire du „ Vaiſſeau Corſaire peut la faire aſſurer pour tous les dan- „ gers qu'elle court, juſqu'à ce qu'elle ſoit amenée dans un „ Port de France ». Pothier, *n.* 39.

En 1746, le Capitaine Vigoureux, commandant le Corſaire *la Junon de Bayonne*, fit ſix priſes qu'il amarina. Il revint à Bayonne. Deux des priſes y arriverent. N'ayant point de nouvelle des quatre autres, il les fit aſſurer.

On ne tarda pas d'apprendre qu'elles avoient été repriſes par les Anglois. Les Aſſureurs de Marſeille attaqués en payement des ſommes par eux aſſurées, prétendirent 1°. que les quatre Navires pris, n'ayant point été conduits par le Capteur François dans un lieu de ſûreté, *intra præſidia*, il n'en avoit jamais acquis le domaine. 2°. Que peut-être les quatre Navires avoient été repris par les Anglois *dans les vingt-quatre heures*. 3°. Que les Aſſurances avoient été ordonnées & faites depuis la nouvelle du ſiniſtre &c.

Sentences des 4, 7 & 8 Mai 1748, rendues par notre Amirauté, qui condamnerent les Aſſureurs à payer les ſommes aſſurées.

Arrêt du Parlement d'Aix, rendu le 23 Mai 1749, conçu en ces termes.

„ La Cour, avant faire droit à l'appel, lettres de reſciſion „ des Aſſureurs, & Requête d'emploi d'icelles des 24 & 27 Fé- „ vrier dernier, fins & concluſions des Parties, ſans préjudice „ de leurs droits, ni attribution d'aucun nouveau, & des „ preuves réſultantes du procès, a ordonné & ordonne, que „ leſdits Aſſureurs vérifieront par toute ſorte & maniere de „ preuves, dans ſix mois, que les Aſſurés ſavoient la repriſe „ des priſes Angloiſes, à Bayonne, avant l'ordre donné à „ Lichigaray de faire faire des Aſſurances à Marſeille, ou ce „ dernier, de l'avoir ſu à Marſeille avant le 20 Juillet 1746, „ jour des Aſſurances faites dans ladite Ville; & parties au con- „ traire, ſi bon leur ſemble, dans le même délai. Condamne „ leſdits Aſſureurs au payement des ſommes aſſurées, en don-

„ nant par les Assurés bonne & suffisante caution, & aux „ dépens de l'Arrêt, les autres réservés. Et faute par lesdits „ Assureurs de rapporter ladite preuve de la connoissance „ desdits Assurés à Bayonne, ou de leur Commissionnaire à „ Marseille, sans s'arrêter aux Lettres de rescision & à la Re- „ quête d'emploi des Assureurs, a mis & met leurs appella- „ tions au néant; ordonne que les Sentences dont est appel „ tiendront & sortiront leur plein & entier effet; & audit cas, „ a renvoyé les parties & matiere au Lieutenant, pour faire „ exécuter ses Sentences selon leur forme & teneur. Con- „ damne les Appellans aux amendes modérées à 12 liv., & aux „ dépens „.

Les Assureurs ne rapporterent point la preuve dont ils avoient été chargés, & ils payerent les sommes assurées.

Les deux premiers moyens qu'ils avoient allégués, avoient donné lieu à de grands débats, & à des questions qui seront traitées *infrà ch.* 12, *sect.* 23. *Vid.* Valin, *art.* 15, *h. t.*, *pag.* 57.

SECTION X.

Salaires.

L'art. 15, *h. t.*, défend *aux Gens de mer de faire assurer leurs loyers.* La même défense avoit été faite par le Réglement d'Anvers, *art.* 9, & par celui d'Amsterdam, *art.* 11.

La raison en est, que le salaire ne forme pas un objet physique qui soit dans le Navire. C'est une créance conditionnelle qui dépend du sort de la navigation. C'est un profit & une récompense. » Les loyers sont des gains que les Gens de mer » manquent de faire, si le Vaisseau périt, *plutôt qu'une perte* » *qu'ils courent risque de faire* ». Pothier, *n.* 36.

Il y a une autre raison : c'est la crainte que les Gens de mer, étant assurés de leurs loyers, ne fussent moins attentifs à la con-

ſervation du Vaiſſeau, auquel ils n'auroient plus d'intérêt. Stypmannus, *part.* 4, *tit.* 7, *n.* 281, *pag.* 455. Pothier, *n.* 39.

Mais, ſi par le moyen de leurs avances ou des à compte reçus pendant le voyage, ils achetent des marchandiſes, rien n'empêche qu'ils les faſſent aſſurer. *Réglement d'Amſterdam*, *art.* 11.

Une queſtion aſſez ſinguliere ſe préſenta en notre Amirauté. Jean-Marie Amiel s'étoit embarqué en qualité de Nocher ſur le Navire *la Veſtale*, Capitaine Brunet, aux ſalaires de 60 liv. par mois. Le Navire ſe trouvant dans un Port de relâche, Amiel refuſoit de continuer la route, à moins qu'on ne lui aſſurât ſes ſalaires gagnés. Le Capitaine Brunet lui fit une déclaration conçue en ces termes : *j'aſſure à Jean-Marie Amiel les ſalaires qui lui ſont dûs juſqu'à préſent.* Le Navire remit à la voile, & fut pris par les Anglois. Amiel préſenta Requête contre le Capitaine, en payement de 520 liv. pour ſalaires acquis & aſſurés. Le Capitaine répondit qu'il n'avoit fait cette prétendue Aſſurance que pour prévenir la déſertion du Nocher ; qu'une pareille Aſſurance étoit prohibée par l'Ordonnance, puiſqu'il s'agiſſoit des ſalaires du voyage actuel, & non encore gagnés ; que les ſalaires ſont dûs conditionnellement dans le cas où le Navire arrive à bon port. Sentence du 20 Mars 1757, qui débouta ce Nocher de ſa Requête, avec dépens.

SECTION XI.

Argent donné à la Groſſe.

§. 1. Défenſe au preneur de faire aſſurer les deniers qu'il prend à la groſſe.

L'article 16, h. t., *défend à ceux qui prendront deniers à la Groſſe, de les faire aſſurer, à peine de nullité de l'Aſſurance & de punition corporelle.*

Pothier, *n.* 3, rapporte deux raiſons de cette défenſe. La premiere, eſt que le riſque des deniers donnés à la Groſſe, ne tombe pas ſur le preneur. Or, dit-il, *l'on ne peut faire aſſurer que*

ce qu'on court risque de perdre. La seconde raison, est que s'il étoit permis au preneur de faire assurer la somme par lui reçue à la Grosse, il seroit, en cas de sinistre, déchargé de toute obligation envers le donneur, & recevroit de la part des Assureurs la même somme en pur gain. L'Assurance qui ne peut avoir d'autre objet que l'indemnité du dommage souffert, serviroit à lui procurer un bénéfice : ce qui répugne à la nature du Contrat.

Si le preneur met en risque des effets dont la valeur excede la somme par lui reçue à la Grosse, il lui est libre de faire assurer cet excédant. Valin, *art.* 16, *h. t.*, *pag.* 58. Pothier, *n.* 31.

§. 2. Défense au donneur de faire assurer le profit.

L'article 17, h. t., *défend aux donneurs à la Grosse de faire assurer le profit des sommes qu'ils auront données.* Car, comme l'observe Pothier, *n.* 32, » l'Ordonnance ne permet » d'assurer que ce qu'on risque de perdre. Or, le profit ma» ritime que le prêteur a stipulé, est un gain qu'il manquera » de faire, si le Vaisseau périt, & non une perte ».

§. 3. Le donneur peut-il faire assurer son capital?

Celui qui a prêté des deniers à la Grosse, peut-il faire assurer son capital?

Pothier, *n.* 32 & 44, & Valin, *art.* 17, *h. t.*, *pag.* 58, disent qu'oui. Les Docteurs étrangers n'y mettent aucun doute. Casaregis, *disc.* 70, *n.* 15 & 16, *disc.* 127. Et tel est notre usage.

M. Pouget, Lieutenant de l'Amirauté à Sette, savant Magistrat, étoit d'un avis contraire. Voici comme il s'expliquoit dans une de ses Lettres du premier Août 1768. „ Je sais, dit-il, „ que cela se pratique dans les Villes de commerce ; mais je „ ne laisse pas d'être persuadé que cette espece d'Assurance est „ très-illégitime & manifestement usuraire. Le change maritime „ qui est toujours très-considérable, n'est autorisé qu'à cause „ que le prêteur se soumet à perdre son capital en cas de „ naufrage & autres fortunes de mer. S'il se met à l'abri de „ ce danger par une Assurance de ce même capital, que de„ vient le principe sur lequel la légitimité du change ma„ ritime, toujours exorbitant, est établie ? Le prêteur qui

„ s'eſt fait aſſurer, n'eſt à découvert que de la Prime ou coût
„ de l'Aſſurance, qui, dans le tems ordinaire, eſt très-peu
„ de choſe. Faut-il que ſous prétexte d'une modique ſomme
„ qu'il aura payée à l'Aſſureur, il puiſſe être en droit d'exiger,
„ ſi le voyage a eu un heureux ſuccès, 20, 30, ou 40 pour
„ cent d'intérêt, contre toutes les Loix divines & humaines;
„ puiſqu'il eſt certain que ſon capital lui reviendra, ou de la
„ part de celui auquel il l'a prêté, ou de celle de l'Aſſureur?
„ L'Ordonnance, *art.* 17, fait défenſes aux donneurs à la
„ Groſſe, de faire aſſurer le profit des ſommes qu'ils auront
„ données; elle ne parle point du Capital; d'où l'on a conclu
„ qu'il étoit permis de le faire aſſurer. Mais, à mon avis, c'eſt
„ une très-mauvaiſe concluſion; & je penſe au contraire, que
„ le ſilence du Légiſlateur n'eſt fondé que ſur ce qu'il ne lui
„ eſt pas venu dans l'eſprit qu'une pareille eſpece d'Aſſurance
„ pût s'introduire, attendu qu'elle eſt formellement oppoſée
„ à la nature de ce Contrat, qui n'a été déclaré légitime,
„ comme nous l'avons dit, qu'à cauſe du danger de perdre
„ le capital, à quoi le prêteur ſe ſoumet. Il faut donc que
„ ce danger ſubſiſte, pour conſerver la légitimité du change
„ maritime, & afin qu'il ne devienne pas uſuraire. Mr.
„ Valin eſt d'un autre avis. Il ſuppoſe que l'art. 17 autoriſe
„ l'Aſſurance du capital donné à la Groſſe, parce qu'il ne dé-
„ fend que celle du profit qui en doit réſulter; il appuye
„ cette déciſion ſur ce que le prêteur reſte à découvert de
„ la Prime, qui eſt quelquefois conſidérable. Mais outre que
„ pour l'ordinaire elle eſt très-modique, n'eſt-elle pas toujours
„ bien au-deſſous de l'intérêt maritime du Contrat à la Groſſe?
„ La même proportion s'y trouve à-peu-près, & par con-
„ ſéquent la meme uſure, ſi le capital n'eſt pas en danger.
„ Je ne pouſſerai pas plus loin mes réflexions. Peut-être
„ même vous les trouverez aſſez inutiles „.

Les réflexions de ce Magiſtrat ſont profondes. Elles ſont le fruit de l'étude, de l'expérience, & du génie. Elles partent d'un cœur honnête & vertueux. Mais ſi le Légiſlateur avoit déſapprouvé qu'on fît aſſurer le capital donné à la

Groſſe, il ne ſe ſeroit pas borné à défendre d'en *faire aſſurer le profit.* Il eût été bien plus court de prohiber l'Aſſurance du capital même. On a donc été fondé à croire qu'à cet égard on ſe trouve dans le cas de la regle : *permiſſum, quod non prohibitum.*

Tous nos Auteurs conviennent que le Contrat à la Groſſe eſt licite. Il a été autoriſé par l'Ordonnance. Il a un caractere & une nature qui lui ſont propres.

Je donne à Pierre mille écus au change maritime de 12 pour cent pour un voyage. Si le voyage eſt heureux, il doit me payer le principal & le change ſtipulé. Si le Navire périt, Pierre eſt déchargé de toute obligation. Je ſuis donc en riſque de mon capital. Je veux le faire aſſurer.

Il eſt ſenſible que cette Aſſurance ne pourra pas être ſouſcrite par le preneur lui-même ; car ce n'eſt qu'en conſidération du riſque maritime dont il eſt déchargé, qu'il m'a promis un change de 12 pour cent, plus ou moins. S'il ſe rendoit mon Aſſureur, l'eſſence du Contrat à la Groſſe ſeroit bleſſée entre lui & moi ; ce ſeroit une uſure maſquée.

Mais rien n'empêche que je faſſe aſſurer mon capital par un tiers. Cela ne bleſſe en rien les accords que j'ai paſſé avec Pierre. En cas d'heureux retour, j'aurai mon capital & le change, mais je ſerai en perte de la Prime gagnée par l'Aſſureur. Si le Navire périt, je ſuis privé du change maritime, & l'Aſſureur me rembourſera mon capital ébrêché par la Prime, & même par la déduction du dixieme.

On n'entrevoit en tout cela aucune trace ni d'uſure, ni de pacte illicite. Telle eſt la doctrine des Auteurs cités, auxquels on peut joindre Anſaldus, *diſc.* 70, *n.* 5, & Scaccia, *de cambiis, queſt.* 1, *n.* 503.

C'eſt ici une eſpece de *réaſſurance* à laquelle le donneur a recours, pour ſe décharger ſur un tiers, des riſques maritimes dont il eſt tenu vis-à-vis du preneur. Caſaregis, *diſc.* 15, *n.* 1, *diſc.* 127, *n.* 21.

Voici un cas qui n'eſt pas exempt de doute. Je vous donne à la groſſe cent écus, à condition que ſi le Navire périt, vous

me rendrez la moitié de cette ſomme ; mais que ſi le Navire arrive à bon port, vous me payerez mon entier capital avec 20 pour cent de change maritime.

Le Docteur *Silveſtre* ſoutient que ce Contrat eſt uſuraire, parce que la même perſonne ne peut pas être Preneur & Aſſureur pour le même objet. Roccus, *not.* 40, dit au contraire que ce Contrat eſt légitime, parce que le péril devient commun à l'une & à l'autre des Parties : *quia uterque ſe exponit incommodo.*

Je ne crois pas qu'un pareil ſyſtème fût adopté parmi nous. La nature du Contrat de Groſſe s'y oppoſe. Il ſeroit intolérable que le preneur, qui, par le naufrage, a perdu tout ce qu'il avoit dans le Navire, reſtât débiteur de partie d'une dette, dont le change maritime avoit été ſtipulé en conſidération des riſques maritimes auxquels le donneur eſt ſoumis par la diſpoſition de la Loi. C'eſt bien aſſez qu'on permette à celui-ci de faire aſſurer ſon capital. *Vid.* Roccus, *not.* 75 *& 76.*

§. 4. Argent donné à la groſſe, avec pacte *voto per pieno.*

En divers Pays d'Italie, il eſt permis de donner des ſommes à la Groſſe, avec la clauſe *voto per pieno* : c'eſt-à-dire, avec pacte que ſi le Navire arrive heureuſement, le capital & le change maritime ſeront payés au donneur, quoique le preneur n'ait rien chargé ; & que dans le cas contraire, le preneur ſera délié de toute obligation. C'eſt-là une eſpece de gageure. Caſaregis, *diſc.* 14, *n.* 20.

Si le donneur a fait aſſurer ſon capital, & que le Navire ſur lequel le preneur n'a rien chargé, périſſe, les Aſſureurs ne ſeront tenus de rien ; à moins (dit Caſaregis, *d. loco*, *n.* 21 *&* 22) que l'Aſſurance n'ait été faite en forme de gageure : ce qui, ajoute-t-il, eſt prohibé à Gènes.

Au *diſc.* 15, il propoſe un cas très-capable de partager les ſuffrages.

Dans Livourne, des Juifs avoient donné une ſomme à la Groſſe, avec la clauſe *voto per pieno.* Ils la firent aſſurer à Gênes. Le Navire périt.

Suivant les Loix de Livourne, le preneur ſe trouvoit délié

lié de toute obligation, quoiqu'il n'eût rien chargé dans le Vaiſſeau.

Caſaregis & un autre Docteur, conſultés ſur le point de ſavoir, ſi l'Aſſurance faite à Gênes étoit valable, furent diviſés en opinion.

Le Confrere de Caſaregis étoit d'avis que le Contrat de Groſſe par forme de gageure, étant autoriſé par les Loix de Livourne, où il avoit été paſſé, les donneurs avoient au ſujet du Navire, un véritable riſque qu'ils avoient eu droit de ſe faire aſſurer dans Gênes. *Conabatur alter Advocatus affirmativam tueri ex eâ ratione, quòd validâ exiſtente ſponſione factâ Liburni, ubi ea non prohibetur prout Genuæ, negari non poteſt aſſecuratos verè non habuiſſe riſicum ſuper navi; nam eâ naufragium paſſâ, pecuniam datam cambio, admittebant.*

Caſaregis ſoutenoit que l'Aſſurance étoit nulle, parce que, ſuivant le Statut de Gênes, il faut que les effets aſſurés aient été réellement expoſés aux riſques de la mer. *Securitates non poſſunt fieri pro ſe, neque pro aliis, niſi extet riſicum, vel in mercibus, vel in navigiis, vel rebus quibuſvis aſſecuratis mediatè, vel immediatè, principaliter, vel indirectè.*

L'opinion de Caſaregis eſt conforme à la regle que nous ſuivons en France, & qui veut que l'Aſſuré juſtifie le chargement effectif.

§. 5. Autres uſages des Pays étrangers.

En Italie, le donneur peut faire aſſurer non ſeulement le capital, mais encore le change maritime. Anſaldus, *diſc.* 70, *n.* 30. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 123. Mais cette Aſſurance du change eſt une gageure.

On fait quelquefois aſſurer la fidélité du preneur. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 124. Mais cette eſpece d'Aſſurance eſt un cautionnement.

SECTION XII.

Primes.

§. 1. L'Aſſuré peut faire aſſurer la prime.

Puiſque la Prime eſt le prix du péril, il eſt des Docteurs qui penſent qu'elle eſt incapable de devenir elle-même la matiere d'un Contrat d'Aſſurance. Wolff, §. 679.

Cependant, comme la Prime fait partie des frais de la miſe hors ou de la facture, l'Ordonnance permet de la faire aſſurer.

„ Il ſera loiſible aux Aſſureurs (*dit l'art.* 20, *h. t.*) de „ faire réaſſurer *par d'autres*, les effets qu'ils auront aſſurés; „ *& aux Aſſurés, de faire aſſurer le coût de l'Aſſurance*, & la „ ſolvabilité des Aſſureurs „.

On peut donc, par une ſeconde police, faire aſſurer par *Pierre*, la Prime qu'on a payée, ou promis de payer *à Jacques*, qui, par une police antérieure, s'eſt chargé des riſques maritimes.

§. 2. Peut-on faire aſſurer la prime par le même Aſſureur?

Mais eſt-il loiſible de faire aſſurer cette Prime par le même Aſſureur à qui elle a été payée ou promiſe?

La Prime eſt de l'eſſence du Contrat d'Aſſurance. Il ſemble donc que la nature de ce Contrat ne permette pas que l'Aſſureur s'oblige en cas de perte, non ſeulement à payer le capital aſſuré, mais encore à reſtituer la Prime qui étoit le prix du péril même. Le déſaſtre tomberoit alors pleinement & entiérement ſur la même tête, ſans être modifié par aucune récompenſe. D'une main, l'Aſſureur recevroit une Prime qu'il lui faudroit reſtituer de l'autre. Que devient donc la regle qui veut que la Prime payée par l'Aſſuré, & le péril dont les Aſſureurs ſe rendent reſponſables, ſoient deux corrélatifs ſubſiſtans, & inſéparables l'un de l'autre? Comment eſt-il poſſible que l'Aſſureur ſoit Aſſureur lui-même de cette Prime, qui eſt le prix unique du péril dont il ſe charge?

Le Texte de l'Ordonnance paroît s'oppoſer à de pareilles idées. Tout comme il eſt loiſible aux Aſſureurs de faire réaſſurer *par d'autres* les effets qu'ils auront aſſurés ; tout comme il eſt loiſible aux Aſſurés de faire aſſurer *par d'autres* la ſolvabilité des Aſſureurs ; de même il ſera loiſible aux Aſſurés de faire aſſurer (auſſi par d'autres) le coût de l'Aſſurance.

C'eſt d'après cette hypotheſe, que les Auteurs de l'Ordonnance rédigerent l'art. 20 ; & Mr. Pothier, *n.* 34, ne l'entend pas autrement.

Mais 1°. l'article 20 ne prohibe pas de faire aſſurer la Prime par le même Aſſureur. 2°. Depuis très-long-tems, il eſt d'uſage de faire aſſurer la Prime, par ceux-là même qui aſſurent le capital. Cet uſage eſt conſacré dans les Formules imprimées de Rouen & de Nantes ; & rien de ſi ordinaire parmi nous que la clauſe *de faire aſſurer la Prime.*

Il ne reſte qu'à examiner ſi cette clauſe eſt légitime, ou non.

Celui qui, par la même police, aſſure votre capital, & la Prime que vous lui comptez, fait la fonction de deux perſonnes, & ſouſcrit deux Contrats renfermés dans un ſeul. Par le premier, il aſſure votre capital, moyennant telle Prime ; par le ſecond, il aſſure cette même Prime, moyennant une Prime nouvelle.

Poſons ici deux exemples.

Premier exemple. Mon capital eſt de 3000 liv. Je le fais aſſurer par *Pierre*, à 5 pour cent de Prime, . . L. 150

Je fais aſſurer cette Prime par *Jacques*, & au même taux . . . . . L. 7 10 ſ.

Total des Primes que je paye aux deux Aſſureurs . . . . . L. 157 10 ſ.

En cas d'heureuſe navigation, Pierre & Jacques profiteront des Primes par eux reçues.

En cas de perte, Pierre me payera mon capital	L. 3000
Et Jacques, la Prime assurée . . .	L. 150
Je recevrai donc en tout . . .	L. 3150

Je ne serai en perte que de 7 liv. 10 pour la Prime de la Prime. La chose est très-licite, suivant nos Loix.

Second exemple. Pierre qui avoit assuré mon capital, moyennant la Prime de 150 liv., voulant profiter d'un surcroît de Prime, consent de faire la fonction de Jacques, & de se rendre Assureur des 150 liv. de Prime par lui-même reçue. La Loi ne le prohibe pas.

Il est vrai que la même personne matérielle se trouve dans l'une & l'autre Assurance; mais l'esprit discerne deux Assureurs : l'un, du capital; & l'autre, de la prime. Cette réduplication de personnes n'est pas rare. Je puis tirer une lettre de change sur moi-même, ou à mon ordre. Je puis vendre à moi-même les marchandises de mon Commettant qui y adhere. Je puis payer à moi-même ce que mon pupille me doit. Tout cela s'opere sans incompatibilité : *absque ullâ incompatibilitate, ob reduplicationem, seu pluralitatem diversarum personarum formalium diversis respectibus concurrentem in eâdem personâ materiali* : de Luca, *de cambiis, disc. 2, n. 2.*

Je conclus donc que l'usage où l'on est de faire assurer par la même police, le capital & la prime, n'est contraire ni à l'Ordonnance, ni à la nature du Contrat; sans qu'on puisse y trouver aucune ombre d'usure.

§. 3. Le pacte de faire assurer la prime est-il sous-entendu?

Mais est-il vrai que la Prime soit comprise *ipso jure* dans l'Assurance ? Bien des gens soutiennent l'affirmative. Voici comme ils raisonnent. Toutes les sommes que je débourse pour les effets mis en risque, forment mon capital. Or, la Prime que je paye aux Assureurs, fait partie des mêmes débours. Par conséquent elle concourt de droit à constituer l'aliment de l'Assurance.

Ce raisonnement sera admissible dans la computation du

dixieme, ainſi qu'on l'a vu par l'Arrêt rapporté ci-deſſus, *Section* 7, parce que le texte de l'Ordonnance ne s'y oppoſe pas. Mais ſi dans la police on a déclaré faire aſſurer le dixieme, ſans parler de la prime, je crois qu'en bonne regle, & d'après l'art. 20, *h. t.*, la prime ne ſera pas compriſe dans l'Aſſurance. C'eſt beaucoup que d'avoir la faculté de faire aſſurer la prime. Mais cette faculté, pour être miſe en action, a beſoin du concours des parties. *Il ſera loiſible aux Aſſurés de faire aſſurer le coût de l'Aſſurance* : or ſi cela leur eſt *loiſible*, ils ont donc le choix de le faire, ou de ne le pas faire. Ils ne le font pas, dès que le Contrat ne renferme aucun pacte ſpécial à cet égard.

SECTION XIII.

Primes des Primes.

Au Chapitre 3, *Section* 2, §. 5, on a vu ce que c'eſt que *primes des primes*. L'Ordonnance n'en parle point : mais elle ne dit rien qui empêche de les faire aſſurer.

L'Aſſurance de la prime & des primes des primes, eſt très-ordinaire en temps de guerre, à cauſe du haut taux de la prime.

J'ai chargé 100 barriques de vin, qui me coûtent 3000 liv. Je promets aux Aſſureurs d'entrée & ſortie, 75 pour cent de prime ; & je déclare *me faire aſſurer cette prime, & les primes des primes juſqu'à extinction de riſque, le tout compenſable en cas de perte, ou payable après l'arrivée.* Je ſtipule de plus que le dixieme ne ſera pas déduit.

Le capital, la prime, & les primes des primes réunis, forment un total de 12000 liv., à quoi les 100 barriques de vin me reviennent réellement.

Cette Aſſurance eſt faite, non ſur *le profit eſpéré* de la marchandiſe, mais bien dans l'eſpérance du profit. Si le Navire arrive à bon Port, le bénéfice de la marchandiſe me fournira le moyen de payer les 9000 liv. de prime. Si le Navire

ſe perd, on me comptera les 3000 liv. de mon premier capital, & les primes ſeront compenſées avec elles-mêmes.

Cette maniere d'opérer fut autoriſée par Arrêt du 20 Mai 1760, au rapport de M. de Mons, en faveur de Barthelemy Benza, pour qui j'écrivois, contre la maſſe des Créanciers de Jean-André B***.

Autre Arrêt. Jean-Baptiſte Roux avoit aſſuré au ſieur Simon Gilly, à la prime de 12 pour cent, la ſomme de 2400 liv., de ſortie des Isles Françoiſes de l'Amérique, juſqu'en un Port d'Europe, ſur les facultés chargées ſans connoiſſement dans les trois Frégates du Roi, *la Valeur*, *la Fleur de Lys*, & *la Sirenne*. Peu de temps après on eut avis que les trois Frégates avoient été attaquées par des Vaiſſeaux de guerre Anglois. Le ſieur Roux ſe fit réaſſurer ladite ſomme de 2400 liv. à la prime de 90 pour cent : *déclarant faire aſſurer la prime, & toutes les primes des primes.* Cette réaſſurance ſe montoit donc à la ſomme importante de 24000 liv., ſavoir :

Pour le capital, formant 10 pour cent du total, ...	L. 2400.
Pour les primes, à 90 pour cent . .	21600.
	L. 24000.

Ces trois Frégates furent priſes. Arrêt du 28 Juin 1762, au rapport de M. de Camelin, qui condamna les Réaſſureurs à payer à Roux les 24000 liv. réaſſurées.

On peut oppoſer que les primes ne ſont pas un *effet* embarqué dans le Navire, & phyſiquement expoſé aux flots de la mer.

Mais 1°. elles ſont une impenſe faite pour la choſe même qui eſt embarquée. 2°. Elles dépendent du ſort de la navigation. En un mot, le bien du commerce a introduit cette eſpece d'Aſſurance, qui ne bleſſe en rien le droit public.

A Bourdeaux, & en divers autres endroits, il eſt d'uſage,

en temps de guerre, d'inſérer dans la police la clauſe ſuivante. *Nous vous permettons*, (ce ſont les Aſſureurs qui parlent) *de vous faire aſſurer en entier les primes & primes des primes.* Cette clauſe a le même effet que s'il étoit dit qu'on fait aſſurer la prime & primes des primes. Valin, *art.* 20, *h. t.*, *pag.* 64, s'éleve contre deux Sentences de la Table de Marbre de Paris, qui avoient décidé le contraire; d'où il prend occaſion d'obſerver, que » pour juger de la force & du ſens des clauſes des » Contrats appartenans au commerce, il faut plutôt s'en tenir » à l'uſage, que s'attacher à la ſignification des mots pris lit- » téralement, & ſuivant les regles de la Grammaire ». *Suprà ch.* 2, *ſect.* 7, §. 4.

SECTION XIV.

Réaſſurance.

» Il ſera loiſible aux Aſſureurs de faire *réaſſurer* par d'au- » tres, les effets qu'ils auront aſſurés ». *Art.* 20, *h. t.*

» Les primes des Réaſſurances pourront être *moindres ou* » *plus fortes* que celles des Aſſurances ». *art.* 21.

Ces deux articles ſont tirés du Guidon de la Mer. *ch.* 2, *art.* 19.

§. 1. Qu'eſt-ce que c'eſt que la Réaſſurance?

La Réaſſurance eſt un Contrat par lequel, moyennant une certaine prime, l'Aſſureur ſe décharge ſur autrui des riſques maritimes dont il s'étoit rendu reſponſable; mais dont il continue cependant d'être tenu vis-à-vis de l'Aſſuré primitif. C'eſt ici le fidéjuſſeur qui ſe procure un fidéjuſſeur pour lui-même. Le ſouſcripteur de la Réaſſurance devient *fidejuſſor fidejuſſoris*, pour me ſervir des paroles de la Loi 4, ff. *de fidejuſſor.* Roccus, *not.* 12. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 67.

Le premier contrat ſubſiſte tel qu'il a été conçu, ſans novation ni altération. La Réaſſurance eſt abſolument étrangere à

l'Assuré primitif, avec lequel le Réassureur ne contracte aucune sorte d'obligation.

Les risques que l'Assureur avoit pris, forment entre lui & le Réassureur, la matiere de la Réassurance, laquelle est un Contrat nouveau, totalement distinct du premier, qui n'en subsiste pas moins dans toute sa force.

Prime de la Réassurance.

Voilà pourquoi les primes des Réassurances peuvent être *moindres ou plus fortes* que celles des Assurances. *Si la prime est moins forte, c'est un gain que fait le premier Assureur. Si elle est plus forte, c'est une perte pour lui.* La chose ne concerne en rien l'Assuré primitif, lequel n'est point intervenu dans ce nouveau contrat. Pothier, *n.* 96.

§. 2. L'Assuré primitif a-t-il privilege sur la Réassurance?

Il suit de ce principe, que l'Assuré primitif ne peut exercer ni action directe, ni privilege sur la Réassurance. Ceci s'expliquera mieux par un exemple.

Joseph D***. se rendit Assureur envers Raymond Aubert & Compagnie, de sortie de Bourdeaux jusqu'aux Isles Françoises, pour 1500 liv., à la prime de 35 pour cent, comme pensable en cas de perte, avec déclaration que la prime & les primes des primes seroient compriſes dans cette Réassurance.

Le Vaisseau fut pris par les Anglois. Joseph D***. fit faillite.

Raymond Aubert & Compagnie présenterent Requête contre D***. en condamnation des 1500 liv. assurées, & en préférence sur le montant de la Réassurance.

Cette préférence fut disputée par la masse des Créanciers du failli, attendu que la Réassurance étoit étrangere aux Assurés primitifs.

Sentence du 7 Septembre 1763, rendue par l'Amirauté de Marseille, qui rejetta le privilege demandé par Raymond Aubert, &c.

§. 3. Remise faite à l'Assureur, profite-t-elle au Réassureur?

Il suit encore des mêmes principes, que la grace ou remise faite à l'Assureur, ne profite pas à son Réassureur.

Un Assureur fit faillite; & par le moyen de son concordat, il en fut quitte envers l'Assuré, pour 60 pour cent du montant

montant de la perte. Le Réaſſureur vouloit profiter de la même grace vis-à-vis de l'Aſſureur failli. Sentence du 17 Décembre 1748, rendue par l'Amirauté de Marſeille, qui condamna le Réaſſureur à payer au failli l'entiere ſomme réaſſurée.

Autre exemple. Les ſieurs Joſeph & George Audibert & le ſieur Roſtan, intéreſſés au corps & cargaiſon du Vaiſſeau *l'Oiſeau*, Capitaine Patras, firent faire des Aſſurances pour leur compte, de ſortie des Isles Françoiſes. D**. y prit riſque pour 3200 liv. Le 23 Janvier 1777, le Navire partit du Cap François. Le 16 Avril ſuivant, D**. ſe fit réaſſurer 4200 liv. ſur le riſque par lui pris, & ſur la prime & primes des primes.

On n'eut plus aucune nouvelle du Capitaine Patras, qui eut le malheur de devenir la proie des flots.

D**. fit faillite. Les ayant cauſe de ce failli demanderent payement des 4200 liv. réaſſurées. Les ſieurs Audibert & Roſtan réclamerent la même ſomme, pour s'y payer, par privilege, de l'Aſſurance à eux dûe. Sentence du 28 Avril 1780, qui, ſans avoir égard au privilege prétendu par les ſieurs Audibert & Roſtan, ordonne que les 4200 liv. ſeront payées aux ayant cauſe de D**. pour leſquels j'avois conſulté.

§. 4. L'Aſſureur, en ſe faiſant réaſſurer, doit-il déduire la prime de la premiere Aſſurance?

Valin, *art.* 20, *h. t.*, *pag.* 63, croit que l'Aſſureur qui ſe fait réaſſurer, doit déduire la prime de la premiere Aſſurance, *parce que*, dit-il, *cette prime étant acquiſe à l'Aſſureur, quel que ſoit l'événement, il n'y a aucun riſque pour lui à courir.*

Cette queſtion eſt ardue. En 1759 je la décidai en qualité d'Arbitre.

Le ſieur Sibon ayant aſſuré à la Compagnie Royale d'Afrique la ſomme de 600 liv., d'entrée & ſortie des conceſſions d'Afrique juſqu'à Marſeille, à la prime de 30 pour cent; & voulant ſe mettre à couvert des événemens que le retardement du Navire faiſoit craindre, ſe fit réaſſurer la ſomme de 1200 liv. à la prime de 50 pour cent, avec condition qu'il ſe faiſoit aſſurer la prime & primes des primes juſqu'à extinc-

tion : clauſe qui réduiſit la ſomme aſſurée à celle de 600 liv., compoſant le riſque du ſieur Sibon ſur le Capitaine Barriere.

Le Bâtiment ayant été pris, le ſieur Sibon demanda à ſes Réaſſureurs le payement des 1200 liv., ſous la déduction de la prime qui étoit compenſable.

Les ſieurs Olive & Damien ſes Réaſſureurs prétendoient que la prime de 30 pour cent, qu'il avoit exigée de la Compagnie, devoit être déduite de la ſomme aſſurée, & que par ce moyen, il n'avoit pu faire réaſſurer que 420 liv., leſquelles, avec les primes des primes, ne ſe montoient qu'à 840 liv.

Je répondis que la diſpoſition de l'Ordonnance eſt générale. Elle permet de faire réaſſurer les *effets aſſurés*, ſans qu'elle ajoute qu'on doive déduire de ces mêmes effets, les primes reçues ou ſtipulées.

En cas de perte, le Réaſſureur eſt tenu de l'Aſſurance faite, & il eſt obligé de payer tout ce que l'Aſſureur doit payer lui-même. *Et iſte ſecundus aſſecurator tenetur pro aſſecuratione facta à primo, & ad ſolvendum omne totum quod primus aſſecurator ſolverit.* C'eſt ainſi que s'expliquent Roccus, *de aſſecur.*, *n.* 30. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 67, & tous nos Auteurs.

Le ſieur Sibon avoit fait réaſſurer les 600 liv. par lui aſſurées : ce qui lui étoit permis.

La perte étant arrivée, les Réaſſureurs devoient donc payer les mêmes 600 liv., qui faiſoient l'objet de l'une & de l'autre Aſſurance.

Les primes ſtipulées dans l'une & dans l'autre, n'alterent en rien l'objet principal & direct du Contrat. Elles forment un point qu'il ne faut pas confondre avec la choſe aſſurée.

Le ſieur Sibon n'avoit pas fait aſſurer au pair. Il l'avoit fait au 50 pour cent, & par une clauſe particuliere, les primes des primes étoient aſſurées. De ſorte que ſi le Vaiſſeau fût arrivé à bon ſauvement, le ſieur Sibon, qui avoit gagné une prime de 180 liv., en auroit payé une de 600 liv.

Le Vaiſſeau fut pris. Le ſieur Sibon devoit donc d'une main

payer à l'Aſſuré 600 liv., & recevoir de l'autre une pareille ſomme de 600 liv. de la part des Réaſſureurs.

Il eſt vrai que par le moyen de l'Aſſurance des primes des primes, il gagna la premiere prime de 30 pour cent. Mais ce profit fut la récompenſe du nouveau riſque auquel il s'étoit engagé. C'étoit-là un Contrat nouveau différent du premier. Les ſieurs Olive & Damien étoient Réaſſureurs des 600 liv. aſſurées, & ils étoient ſimplement Aſſureurs des primes des primes. Ainſi, ce ne fut que par une ſuite de ce double engagement que le ſieur Sibon profita d'un bénéfice qui fut le prix de la perte à laquelle il s'étoit expoſé; ce n'eſt pas par l'événement que l'on doit juger de la nature de l'obligation.

Les Parties acquieſcerent à cet avis arbitral.

Peu de temps après, la même queſtion ſe préſenta dans l'eſpece de l'Arrêt dont j'ai parlé *ſuprà*, *Sect.* 13.

On a vu que le ſieur Roux s'étoit rendu Aſſureur envers Simon Gilly pour 2400 liv., *moyennant la prime de* 12 *pour cent*, ſur les facultés chargées dans les trois Frégates *la Valeur*, *la Fleur de lys*, *& la Sirenne*; on a vu que le ſieur Roux s'étoit fait réaſſurer, moyennant la prime de 90 pour cent, ſon riſque, la prime, & les primes des primes: ce qui faiſoit un total de 24000 liv.

Les trois Frégates furent priſes par les Anglois. Les Réaſſureurs prétendirent que Roux n'avoit pu faire réaſſurer *la prime de* 12 *pour cent* qu'il avoit reçue de Gilly; qu'ainſi il falloit déduire du capital réaſſuré, pour la premiere prime de 12 pour cent, la ſomme de . . . . . L. 268.

Et pour le prorata des primes, ... 2302.

L. 2570.

Ce qui réduiſoit le total réaſſuré à . . 21430.

L. 24000.

Sentence de l'Amirauté de Marſeille, rendue le 28 Juillet 1761, qui condamna les Aſſureurs » à payer les ſommes par

» chacun d'eux réaſſurées, ſous la déduction du riſtourne, à » raiſon de 12 pour cent pour la *prime* reçue par Roux & » du prorata des primes des prim*es* ». M. Maſſel plaidoit pour Roux ; & M. Gignoux pour les Réaſſureurs.

Arrêt du 18 Juin 1762, qui réforma cette Sentence, & qui condamna les Réaſſureurs à payer à plein les ſommes par eux réaſſurées, ſans aucune déduction. Par où il fut décidé que l'Aſſureur peut faire réaſſurer l'entiere ſomme par lui aſſurée, ſans déduire la prime qu'il avoit reçue de la part du premier Aſſuré.

§. 5. Pacte qu'en cas de ſiniſtre, le Réaſſuré ne ſera ſoumis qu'à montrer la quittance du payement de la perte.

Comme le Réaſſureur n'a rien à démêler avec l'Aſſuré primitif, on eſt aſſez en uſage dans les réaſſurances, de ſtipuler qu'*en cas de ſiniſtre, le Réaſſuré ne ſera ſoumis qu'à montrer à ſon Réaſſureur la quittance du payement de la perte.* Je parlerai de ce pacte *infrà ch.* 11, *ſect.* 9 *&* 10.

SECTION XV.

Solvabilité des Aſſureurs.

» Il ſera loiſible aux Aſſurés de faire aſſurer la ſolvabilité » des Aſſureurs ». *Art.* 20, *h. t.* Cet article eſt tiré du Guidon de la Mer, *ch.* 12, *art.* 20.

Par ce moyen, l'Aſſuré diſſipe les craintes qu'il a conçues au ſujet de la ſolvabilité de ſon Aſſureur. Il ſe procure une eſpece de fidéjuſſeur nouveau qui lui répond de la ſolidité du premier. *Pro fidejuſſore, fidejuſſorem accipi, nequaquam dubium eſt. L.* 8, §. 12, ff. *de fidejuſſ.*

§. 1. Quelle eſt la nature de cette eſpece d'Aſſurance ?

La premiere Aſſurance ſubſiſte, telle qu'elle a été conçue dans le principe. Il ne s'opere ni novation, ni altération du premier Contrat. Le premier Aſſureur, & celui qui aſſure la ſolvabilité de ce premier Aſſureur, ne deviennent pas cofidéjuſſeurs, *cofidejuſſores non erunt*, parce que chacun d'eux eſt lié par une ſtipulation particuliere, *quia diverſarum ſtipulationum fidejuſſores ſunt*, pour me ſervir des paroles de la Loi 43,

ff. *de fidejuſſ.* D'où il ſuit que l'Aſſurance de la ſolvabilité de l'Aſſureur, eſt totalement étrangere à celui-ci.

La *ſolvabilité* de l'Aſſureur, forme la matiere d'une Aſſurance nouvelle. Le ſecond Contrat eſt totalement diſtinct du premier, & n'intéreſſe en aucune maniere l'Aſſureur, dont la ſolvabilité eſt aſſurée.

Santerna, *part.* 3, *n.* 56, obſerve très-bien que celui qui aſſure la ſolvabilité des Aſſureurs, ne devient pas caution de ceux-ci, puiſqu'il ne s'oblige pas en leur faveur, & pour leur rendre ſervice. Il s'oblige directement en ſon nom propre & ſans leur participation. C'eſt ici une obligation conditionnelle, d'une eſpece particuliere, & que l'on ne doit pas confondre avec la fidéjuſſion proprement dite. *Non eſt fidejuſſio, ſed obligatio conditionalis, conſtituens aliam ſpeciem actionis & obligationis. Vide* Straccha, *Trait. de aſſecur. introd. n.* 49.

On trouve dans le droit deux textes qui ont une grande relation à la matiere préſente.

Titius me doit mille écus. Mevius promet de me payer ce que je ne pourrai pas retirer de mon débiteur. *Quantò minus ab eo conſequi poſſim.* Il n'eſt pas douteux que Mevius ne me ſoit garant de l'entiere ſomme. Si je me pourvois contre Titius, Mevius ne ſera libéré qu'autant que la ſomme entiere m'aura été payée. Mais Titius & Mevius ne ſont pas débiteurs corrées de la même obligation : *non ſunt duo rei ejuſdem obligationis.* Mevius eſt ſimple débiteur conditionnel, ſi Titius ne paye pas : *ſub conditione debet, ſi à Titio exigi non poterit.* Il faut donc que je diſcute Titius avant que de pouvoir attaquer Mevius. *Nec Mevius, pendente ſtipulationis conditione, rectè poteſt conveniri. A Mevio enim ante Titium excuſſum, non rectè petetur.* L. 116, ff. *de verb. oblig.* La loi 21, ff. *de ſolut.*, renferme la même déciſion.

En faiſant aſſurer par un ſecond Aſſureur la ſolvabilité du premier, je ne délie pas celui-ci ; mais le ſecond *accede* à

Celui qui aſſure la ſolvabillité, *accede* à l'obligation de l'Aſſureur.

l'obligation du premier Aſſureur. Ils ne ſont pas débiteurs corrées, mais l'Aſſureur de ſolvabilité *ſub conditione debet.*

§. 1. Y a-t-il lieu au bénéfice de diſcuſſion ?

D'où Pothier, *n.* 33, & Valin, *art.* 20, *h. t.*, *pag.* 63, concluent que la perſonne qui a aſſuré la ſolvabilité de l'Aſſureur, peut oppoſer le bénéfice de diſcuſſion, ſi elle n'y a point renoncé.

Ces deux Auteurs n'ont pas fait attention qu'un pareil bénéfice n'eſt pas connu dans les Tribunaux mercantilles. *Quia juris apices reſpicit.* Straccha, en ſon Traité *quomodo in cauſis mercatorum procedendum ſit*, *tit.* 2, *n.* 5. Cacheranus, *dec.* 2. Caſaregis, *diſc.* 68, *n.* 14. Cujas, *C. de conſt. pecun.* Bretonier, *tom.* 2, *pag.* 471. Deſpeiſſes, *tom.* 2, *pag.* 617, *n.* 9. Vedel, *tom.* 2, *pag.* 147. Decormis, *tom.* 2, *pag.* 1752. Duperier, *tom.* 2, *pag.* 309. Bezieux, *pag.* 224.

Cependant, comme il s'agit ici d'une Aſſurance de *ſolvabilité*, & d'un débiteur conditionnel, il ſemble que l'inſolvabilité du premier Aſſureur, doit être conſtatée juſqu'à un certain point, avant qu'on ſoit en droit de ſe pourvoir contre le ſecond. Je croirois donc que, ſans jetter l'Aſſuré dans l'embarras d'une diſcuſſion telle qu'on l'exige dans les affaires ordinaires, il ſuffit que l'Aſſureur, dont la ſolvabilité a été aſſurée, ſoit en demeure de payer *à la premiere contrainte*, c'eſt-à-dire, au premier commandement qui lui eſt fait en vertu de la *Sentence du Juge*, pour qu'on ſoit en droit de ſe pourvoir contre celui qui a aſſuré la ſolvabilité. Le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 20, n'exige rien de plus.

SECTION XVI.

Réaſſurance en cas de faillite de l'Aſſureur.

§. 1. Regle générale.

L'objet de l'Aſſurance a été de me procurer un garant qui réponde du ſiniſtre. Or, ſi pendant le cours du riſque, ce garant fait faillite, j'ai droit de requérir la diſſolution du Contrat, à moins que la maſſe des Créanciers de l'Aſſureur failli, ne

ſe rende elle-même Aſſureur, ou ne me donne caution. Valin, *art.* 20, *pag.* 62. Pothier, *n.* 190.

Il eſt vrai qu'en regle générale, les Contrats ne ſont pas révoqués par le refus qu'une des parties fait de les accomplir, & qu'on n'a rien de plus que l'action, ou pour obliger le réfractaire à remplir ſon engagement, ou pour le faire condamner aux dommages & intérêts. L. 6 & 33, C. *de tranſact.* L. 21, C. *de pactis*, *ibiq.* Cujas, & les autres Docteurs.

Mais cette regle n'a pas lieu, lorſque la cauſe finale du Contrat vient à ceſſer. L'on ſait que la cauſe finale forme *le principe*, *l'ame*, *le ſoutien* de l'Acte, lequel, ſans elle, n'auroit pas pris naiſſance, & ne ſauroit ſubſiſter ſans elle. Mantica, *de tacitis*, *liv.* 3, *tit.* 12, *n.* 27. Dumoulin, *ſur la Rubrique de verb. oblig.*, *n.* 58. Godefroy, *ſur la Loi* 6, C. *de pactis.* de Luca, *de donat.*, *diſc.* 9, *n.* 8; *diſc.* 61, *n.* 16, *de empt.*; *diſc.* 12, *n.* 4. Furgole, tom. 4, *pag.* 272.

La cauſe finale de l'Aſſurance, eſt d'avoir un Aſſureur qui ſoit en état de répondre du ſiniſtre. Or, la faillite rend cette reſponſion vaine & impuiſſante. L'hypotheque qu'on a ſur les biens d'un failli, en vertu de la police reçue par Courtier ou Notaire, eſt ſouvent ou chimérique, ou ſujette à mille difficultés.

Si lors de la ſignature de la police, la Prime avoit été payée, Pothier, en l'endroit cité, dit qu'on peut *en demander la reſtitution.*

§. 2. Uſage de Marſeille.

Parmi nous, l'Aſſuré préſente Requête contre le failli, & la maſſe des Créanciers. Il obtient Sentence qui l'*autoriſe à ſe faire réaſſurer les riſques en ſuſpens*, *à telle Prime qu'il trouvera*; *condamne le failli au payement du coût & frais de ladite réaſſurance*, *& de la plus forte prime* (ſi l'on eſt obligé d'en payer une plus forte): *le tout avec intérêts & dépens*; *pour leſquelles adjudications*, *il eſt ordonné que l'Aſſuré ſe payera*, *tout premiérement ſur la Prime ſtipulée dans la police*, (ſi elle avoit été ſimplement promiſe) *& en cas d'inſuffiſance*, *ſur les autres biens & effets du failli.*

L'Aſſurance qu'on fait faire à ce ſujet, eſt ordinairement

conçue en ces termes : *Se fait aſſurer pour compte des* (Aſſureurs faillis) *en remplacement des riſques par eux pris. Faiſant la préſente réaſſurance en vertu de la Sentence obtenue le &c.*

D'après cet uſage, la premiere Aſſurance ſubſiſte en toute ſa force. L'Aſſureur failli n'eſt pas délié. Il continue d'être reſponſable du ſiniſtre, en cas d'inſolvabilité du Réaſſureur : ce qui n'auroit pas lieu, ſi l'Aſſurance primitive avoit été diſſoute, en conformité de ce qui ſe pratique en diverſes Places du Royaume.

La même pratique n'eſt pas inconnue dans Marſeille. L'Aſſuré a le choix de demander ou le réſiliement du Contrat, faute par l'Aſſureur failli de donner caution, & alors l'Aſſurance ceſſe d'exiſter ; ou la permiſſion de faire réaſſurer.

SECTION XVII.

Solvabilité de l'Aſſuré débiteur de la Prime.

Valin, *art.* 20, *h. t.*, *pag.* 63, croit que l'Aſſureur ne peut pas ſe faire aſſurer la Prime qui lui a été promiſe par l'Aſſuré, dont la ſolvabilité eſt devenue douteuſe. » Cette Aſ-» ſurance, dit-il, ne me paroît pas plus licite que celle du » profit maritime en cas de prêt à la Groſſe ». Pothier, *n.* 35, eſt du même avis.

Mais 1°. la Prime n'eſt pas un profit vis-à-vis de l'Aſſureur. C'eſt le *prix du péril* qu'il prend à ſa charge. 2°. La Prime ſe trouvant implicitement dans la valeur de la choſe aſſurée, elle peut devenir la matiere d'une Aſſurance. 3°. C'eſt ici une eſpece de cautionnement pour une créance due & non échue : cautionnement autoriſé par le droit commun. 4°. Si l'on peut faire aſſurer la *ſolvabilité de l'Aſſureur*, pourquoi l'Aſſureur ne pourroit-il faire aſſurer la ſolvabilité de l'Aſſuré, débiteur de la Prime ?

Au reſte, ſi l'Aſſuré, débiteur de la Prime ſtipulée à terme, fait faillite,

faillite, l'Aſſureur eſt en droit de requérir, ou qu'on lui donne caution, ou que l'Aſſurance ſoit réſiliée. *Suprà ch.* 3, *ſect.* 7, §. 4.

Hors du cas de faillite, ce ſeroit faire injure à l'Aſſuré ou à l'Aſſureur, que de *faire aſſurer leur ſolvabilité.* Je ne ſais s'ils ne ſeroient pas en droit de s'en plaindre; car *le crédit eſt la richeſſe des Négocians.*

CHAPITRE IX.

VALEUR ET ESTIMATION DES EFFETS aſſurés.

SOMMAIRE.

SECT. I. *Obſervations générales au ſujet de la valeur des effets qu'on fait aſſurer.*

§. 1 *A l'exemple de ce qui ſe pratique dans les ventes, eſt-il permis d'amplifier le prix de la choſe qu'on fait aſſurer?*

§. 2. *Quel eſt le* prix *des marchandiſes?*

Quanti vendi poſſunt.

Prix commun.

Juſte prix.

Prix des ventes à crédit.

Prix coûtant.

Prix courant.

§. 3. *Dans l'eſtimation des effets qu'on fait aſſurer, quel prix doit-on avoir en vue?*

Si la choſe a diminué de prix.

Si elle a augmenté de prix.

Marchandiſes aſſemblées de longue-main, *ou procédant de la manufacture de l'Aſſuré.*

L'Aſſuré a le choix du prix coûtant ou du prix courant au temps & lieu du chargement.

Prix courant au temps & lieu de la décharge.

SECT. II. *Effets aſſurés au-delà de leur valeur.*

§. 1. *Preuve de la fraude.*

§. 2. *Peine de la fraude.*

§. 3. *Aſſurance faite ſans fraude au-delà de la valeur.*

SECT. III. *L'eſtimation des ef-*

fets assurés est-elle de l'essence de la police?
SECT. IV. *Cas où l'estimation des effets assurés n'a pas été faite par la police.*
§. 1. *Assurance sur le corps.*
§. 2. *Assurance sur les facultés.*
SECT. V. *Estimation contenue dans la police.*
§. 1. *L'estimation contenue dans la police est présumée juste.*
§. 2. *L'Assureur peut-il se plaindre de l'estimation contenue dans la police?*
§. 3. *Pour pouvoir se plaindre de l'estimation contenue dans le Contrat, faut-il qu'elle ait été surfaite par fraude?*
§. 4. *Faut-il qu'elle soit considérable?*
§. 5. *Pacte qu'on s'en tiendra à l'estimation faite.*
Pacte qu'on sera dispensé de rapporter le fret, & que néanmoins les Assureurs, en cas de perte, payeront la valeur primitive du Navire.
§. 6. *L'Assuré est-il admis à prouver que la chose valoit davantage?*
SECT. VI. *Impenses qu'on ajoute à l'estimation des effets assurés.*
§. 1. *Droits & frais faits jusques à bord.*
Change de terre.
Mise hors du Navire.
§. 2. *Prime.*
SECT. VII. *Commerce en troc.*
SECT. VIII. *Monnoie étrangere.*
§. 1. *Défense d'évaluer la livre monnoie des Isles, à l'instar de la livre tournois.*
§. 2. *Moyen imaginé pour éluder la Déclaration de* 1779.

LE risque est de l'essence de l'Assurance proprement dite. Il est le principal fondement de ce Contrat, lequel ne sauroit subsister, dès qu'on le prive de l'aliment qui lui donne la vie. *Principale fundamentum assecurationis, est risicum, sine quo non potest subsistere assecuratio.*

Cette vérité est indépendante de la volonté de l'homme. Elle dérive de la nature même des choses. Une Assurance dénuée d'un objet mis en risque, ne sera jamais une Assurance véritable.

Il faut donc nécessairement que la valeur réelle des effets assurés, soit relative à la somme assurée. Si par la police ils

ſont eſtimés au-delà de ce qu'ils valent, ce ſurplus de prix pourroit faire la matiere d'une gageure dans les Pays où l'Aſſurance par forme de gageure eſt permiſe; mais le Contrat ceſſe à cet égard d'être un Contrat d'Aſſurance. *Suprà ch.* 1, *Sect.* 1.

SECTION I.

Obſervations générales au ſujet de la valeur des effets qu'on fait aſſurer.

§. 1. A l'exemple de ce qui ſe pratique dans les ventes, eſt-il permis d'amplifier le prix de la choſe qu'on fait aſſurer?

Dans les Contrats de vente, il eſt permis aux Parties de prendre avantage l'une ſur l'autre : *ſe circumvenire.* L. 6, §. 4, ff. *de minorib.* L. 22, §. 3, ff. *locati*; pourvu qu'elles n'employent ni dol, ni fraude; car, comme dit Dumoulin, *Contrats uſur.*, *n.* 171, la Loi leur permet ſeulement de rendre leur condition meilleure par un conſentement libre & mutuel: de maniere que le plus ou le moins de prix procede de la facilité & de la condeſcendance de celui qui a intérêt de conclure le marché. D'ailleurs, l'égalité entre le prix & la valeur de la choſe, *non eſt mathematica, ſed moralis, undè non conſiſtit in puncto indiviſibili, ſed in mediocritate quæ latitudinem admittit gradualem.*

Vide Grotius, *liv.* 2, *ch.* 12, §. 26. Cochin, *tom.* 1, *pag.* 510. Pothier, *Traité des ventes n.* 242 *& ſuiv.*

Cet eſprit d'induſtrie & d'adreſſe qui eſt toléré entre le vendeur & l'acheteur, doit être ſévérement rejetté du Contrat d'Aſſurance. La vente eſt un moyen d'acquérir; & l'on n'a recours à l'Aſſurance que pour ne pas perdre. Dans la vente des immeubles, il ſuffit que la léſion n'excede pas la moitié du juſte prix, pour que le plaignant ne ſoit pas écouté; & il ne l'eſt jamais dans la vente des choſes mobiliaires. Mais la Loi *défend de faire aſſurer les effets au-delà de leur valeur. Infrà ſect.* 2.

La nature du Contrat d'Assurance & la disposition de la Loi, se réunissent donc pour obliger l'Assuré à ne pas s'écarter de la *juste valeur* des choses assurées.

§. 2. Quel est le *prix* des marchandises ?

Il est difficile de définir en général ce que c'est que le *prix* ou *valeur* d'une marchandise.

Quanti vendi possunt.

Suivant une foule de Textes du droit, les choses valent ce qu'elles peuvent être vendues. *Valere res dicitur, quantùm vendi potest.* Godefroy, sur la Loi 14, ff. *de condict. furt.* *L.* 1, §. 16, ff. *ad S. C. Trebell.* *L.* 18, §. 3, ff. *de mortis causâ donat.* *L.* 45, §. 1, *&* *L.* 73, §. 1, ff. *ad Leg. falcid.* Dumoulin, *cout. de Paris*, §. 20, *gl.* 5, *v°. vendu*, *n.* 56.

Prix commun.

La Loi 63, ff. *ad Leg. falcid.*, décide qu'on doit régler le prix des choses, non sur l'affection qu'un particulier peut avoir pour elles, ni sur l'utilité qu'il peut en retirer, mais sur l'estimation commune. *Prætia rerum, non ex affectu, nec utilitate singulorum, sed communiter funguntur ;* c'est-à-dire, sur ce que tout le monde les estimeroit : *quanti omnibus valerent.* L. 33, ff. *ad Leg. Aquiliam.*

Juste prix.

Pothier, *Traité des ventes*, *n.* 242, dit » que le juste prix » des choses, est le prix auquel les choses de pareille nature » & bonté ont coutume de se vendre dans les lieux où elles » sont situées, si ce sont des héritages ; ou dans le lieu » où elles sont exposées en ventes, si ce sont des choses mo- » biliaires ».

Grotius, *liv.* 2, *ch.* 12, §. 14, prétend que *la mesure la plus naturelle de la valeur de chaque chose, c'est le besoin qu'on en a. Vide* Puffendorf, *liv.* 5, *ch.* 1.

Raynal, *liv.* 5, *ch.* 119, *tom.* 1, *pag.* 621, dit que » la con- » currence des vendeurs & des acheteurs, réduit les marchandises » à leur *juste valeur* ».

Prix des ventes à crédit.

Le prix de la vente à crédit est toujours plus haut que celui de la vente au comptant. *Minùs solvit qui tardiùs solvit, nam & tempore minùs solvitur.* L. 12, §. 1, ff. *de verb. signif.* Pothier, *Traité des ventes*, *n.* 247 *&* 300. Dumoulin, *cout. de Paris*, §. 78, *gl.* 1, *v°. acheté à prix d'argent*, *n.* 42.

Scaccia, §. 1, *queſt.* 7, *n.* 75, *pag.* 148. Monteſquieu, *liv.* 22, *ch.* 22.

Le *Prix coûtant* n'eſt pas toujours une regle ſûre pour connoître la juſte valeur de la choſe. On peut l'avoir achetée ou trop cher, ou à bon marché. Les circonſtances des temps & des lieux en font ſans ceſſe varier le prix. Voilà pourquoi en matiere d'avarie groſſe, les choſes ſauvées contribuent à la perte commune, non ſûr le pied de ce qu'elles ont coûté, mais ſur le pied de ce qu'elles peuvent être vendues : *Non quanti emptæ ſunt, ſed quanti venire poſſunt.* L. 2, §. 4, ff. *de Leg. Rhod.* Prix coûtant.

Dans la plupart des Places de Commerce, on imprime toutes les ſemaines un mémorial du prix, jour par jour, des marchandiſes & du change. Ce prix eſt accompagné des variations qui procédent, ſoit du terme plus ou moins long accordé aux acheteurs, ſoit de mille autres cauſes. *Le prix courant baiſſe ou hauſſe quelquefois tout d'un coup, ſelon que quelque cas particulier augmente ou diminue le nombre des acheteurs, ou la quantité d'argent ou de marchandiſes.* Puffendorf, *liv.* 5, *ch.* 1, §. 10. Prix courant.

On diſtingue le prix courant au temps & lieu du chargement, & le prix courant au temps & lieu de la décharge.

§. 3. Dans l'eſtimation des effets qu'on fait aſſurer, quel prix doit-on avoir en vue ?

Dans l'eſtimation des effets qu'on fait aſſurer, on s'arrêtoit autrefois, tantôt au prix coûtant, tantôt au prix courant *au temps de la perte*, tantôt au prix courant au temps & au lieu du chargement, & tantôt au prix courant au temps & au lieu de la décharge. *Vide* Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 12. Santerna, *part.* 3, *n.* 40. Roccus, *not.* 31. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 134. Scaccia, §. 1, *queſt.* 1, *n.* 168. Straccha, *gl.* 6.

Voici quelles ſont nos regles.

Si la choſe a diminué de prix.

Il eſt permis de faire aſſurer au prix coûtant les marchandiſes qui, ſans avoir ſouffert aucune avarie, ſe trouvent, par les occurrences, valoir moins que ce qu'elles ont coûté ; car ſi l'on eût continué de les garder en magaſin, elles auroient

pu recouvrer, ou même excéder leur valeur primitive.

Si elle a augmenté de prix.

Si au contraire elles ont augmenté de valeur, on peut les faire assurer *suivant le prix courant au temps & lieu du chargement*, art. 64, *h. t.* On s'écarte alors de la décision du Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 9, 12 & 13, qui veut qu'on s'en tienne *au prix que la chose a coûté lors de l'achat, soit à temps, soit argent comptant.*

Marchandises *assemblées de longue-main*, ou procédant de la manufacture de l'Assuré.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 14, parle des *marchandises assemblées de longue-main, ou procédant de la manufacture de celui qui les envoye.* Il dit que » *le prix est alors* » *douteux & disputable*; car si elles ne sont estimées par » la police, les derniers Assureurs n'en voudront tenir compte » qu'au prix qu'elles coûtent; & ce faisant, celui qui fait » l'envoi, perdroit le temps de l'amas, ou le profit qu'il es- » pere sur la manufacture. Pour éviter tout débat, il sera plus » certain les estimer par la police, & les taxer à prix rai- » sonnable au prix courant, afin que l'Assureur qui, par » sa signature, aura ratifié le prix, par après ne puisse dis- » puter ».

Si l'Assuré a omis d'insérer dans la police l'estimation des marchandises qui procédent de son cru ou de sa manufacture, les Assureurs seront fondés, en cas de sinistre, à requérir qu'elles soient estimées suivant le prix courant au tems & au lieu du chargement.

L'Assuré a le choix du prix coûtant, ou du prix courant au temps & lieu du chargement.

S'il s'agit de marchandises achetées par l'Assuré, & non estimées dans la police, l'Assuré aura le choix d'en *justifier la valeur par livres ou factures*, ou d'en laisser faire *l'estimation suivant le prix courant au temps & lieu du chargement*, art. 64, h. t.

Prix courant au temps & lieu de la décharge.

On a vu ci-dessus, *ch.* 1, *sect.* 4, que l'Assurance n'est pas un moyen d'acquérir. Il suffit que l'Assuré soit indemnisé du dommage réel qu'il souffre, sans jamais pouvoir prétendre aucun bénefice aux dépens de ses Assureurs. Voilà pourquoi il n'est permis de faire assurer, ni le *profit espéré* des marchandises, ni le *fret à faire*, ni le salaire à gagner. On n'a égard qu'à la perte, & non au gain : *detrimenti, non lucri fit*

præſtatio, pour me ſervir des paroles de la Loi 2, §. 4, ff. *de Leg. Rhod.*

Par conſéquent, ſi dans l'eſtimation des effets aſſurés, on veut s'écarter du prix d'achat, on doit s'arrêter à la valeur *au temps & lieu du chargement.* Tels ſont l'eſprit & la lettre de l'Ordonnance en l'article 64, *h. t.* Dès que l'Aſſuré eſt indemniſé de cette valeur, cela ſuffit, pour que ſon intérêt légitime ſoit rempli.

Dans les Pays où l'Aſſurance par forme de gageure eſt autoriſée, on peut ſe régler par le prix au temps & lieu de la deſtination, pourvu que l'Aſſureur ſe ſoit rendu garant *que la choſe parviendroit ſaine & ſauve dans le lieu deſtiné.* (Santerna, & autres Auteurs déja cités). Mais nous avons d'autres principes, deſquels les Parties n'ont pas la liberté de s'écarter.

» En fait de prêt à la Groſſe & d'Aſſurance, on ne fait » point attention à la valeur des effets au temps de leur perte ; » mais *ſeulement à ce qu'ils valoient au temps de leur char-* » *gement ;* parce que ce n'eſt que juſqu'à concurrence de cette » valeur, que le prêteur à la groſſe avanture & l'Aſſureur » ont voulu courir les riſques. Auſſi le profit maritime & » la prime d'Aſſurance n'ont-ils lieu que ſur le même pied ». Valin, *art.* 6, *tit. du jet*, *pag.* 180.

Le même Auteur ſur l'art. 47, *h. t.*, dit » que le Réglement » des avaries entre les Aſſureurs & l'Aſſuré, ſe fait en » prenant pour baſe l'eſtimation, ou la valeur des marchandiſes *au temps de leur chargement*, ſans conſidérer ſi ces marchandiſes auroient valu plus ou moins à leur arrivée à bon » port ».

Si en matiere d'avarie groſſe, on ſuit une regle différente, c'eſt parce qu'on ſe trouve alors vis-à-vis du Navire & de l'univerſalité des Chargeurs. *Infrà ch.* 12, *ſect.* 44.

Ce qui vient d'être dit au ſujet de l'eſtimation des marchandiſes, s'applique au Navire. Il n'eſt pas permis de le faire aſſurer pour une ſomme qui excede ſa valeur au temps du dé-

part ; ſauf de faire aſſurer les nouvelles impenſes faites pendant le cours de la navigation.

SECTION II.

Effets aſſurés au-delà de leur valeur.

» Défendons (dit l'*art.* 22, *h. t.*) de faire *aſſurer ou réaſſurer* » *des effets au-delà de leur valeur*, par une ou pluſieurs po- » lices, à peine de nullité de l'Aſſurance, & de confiſcation de » la marchandiſe.

» Si l'Aſſuré a recélé des Aſſurances ou des Contrats à la » groſſe, & qu'avec celles qu'il aura déclarées, *elles excedent* » *la valeur des effets aſſurés*, il ſera privé de l'effet des Aſ- » ſurances, & tenu de payer les ſommes empruntées, nonobſ- » tant la perte ou priſe du Vaiſſeau. *Art.* 54, *h. t.*

» Et s'il pourſuit le payement des *ſommes aſſurées au-delà* » *de la valeur de ſes effets*, il ſera en outre puni exemplairement ». *Art.* 55, *h. t.*

Ces articles ſont conformes au Réglement d'Anvers, *art.* 14.

§. 1. Preuve de la fraude.

Le mot *recélé* ſe prend toujours en mauvaiſe part. C'eſt lorſqu'on cache quelque choſe par dol & fraude.

L'excès des Aſſurances eſt préſumé frauduleux, ſi l'Aſſuré a omis *de déclarer toutes les Aſſurances qu'il a fait faire* (art. 53), & qu'*il pourſuive le payement* des ſommes au-delà de la valeur de ſes effets. *Art.* 55 *h. t.*

C'eſt à lui à ſe juſtifier ſur ce point, & à faire voir que l'excès procede de quelque erreur, ſoit de ſa part, ſoit de celle de ſes Commiſſionnaires. Valin, *art.* 54, *pag.* 126.

S'il s'agit d'une expédition faite par correſpondance en Pays éloignés, on ſera aiſément porté à croire qu'il n'y a point eu de fraude. La juſtification ſeroit beaucoup plus difficile, ſi le tout étoit opéré par l'Aſſuré lui-même.

Mais

Mais tout cela dépend des circonſtances; les Juges aiment mieux imputer à erreur, qu'à malice, les opérations équivoques du Négociant. La juſtification eſt aiſément adoptée, lorſque la fraude n'eſt pas prouvée d'une maniere évidente. *Vide* Valin, *art.* 23, *h. t.*, *pag.* 67.

Et voici comme parle Pothier, *n.* 78 : » celui qui a fait » aſſurer ſes effets pour une ſomme au-delà de leur valeur, » eſt, dans le doute, preſumé l'avoir fait de bonne foi & par » ignorance. C'eſt aux Aſſureurs, lorſqu'ils alléguent la fraude, » à la juſtifier ».

§. 2. Peine de la fraude.

Celui qui ſe rend coupable d'un pareil délit, *eſt privé de l'effet des Aſſurances*, ſuivant l'*art.* 54; il encourt la peine de nullité de l'Aſſurance, ſuivant l'*art.* 22 : c'eſt-à-dire, que ſi le Navire périt, l'Aſſuré ne pourra pas demander le payement de la perte; & ſoit que le Navire périſſe, ou qu'il arrive à bon port, l'Aſſuré ne pourra pas demander à ſes Aſſureurs la reſtitution de la Prime. Cela réſulte des *art.* 23 & 24, *h. t.*; car perſonne n'eſt recevable à ſe faire un titre de ſa propre turpitude. Valin, *art.* 54, *h. t.*, *pag.* 127, Kuricke, *diatr. n.* 4, *pag.* 834. Roccus, *not.* 11 & 40, *infrà ch.* 16, *ſect.* 1.

Outre les peines dont on vient de parler, le Procureur du Roi peut requérir la *confiſcation* de la marchandiſe, au cas d'heureux retour de Navire, & une *punition exemplaire*, ſi en cas de ſiniſtre, l'Aſſuré pourſuivoit le payement des ſommes aſſurées.

Valin, ſur l'article 22, *h. t.*, *pag.* 67, dit que » celui qui » ſe fait aſſurer en fraude, ne ſubira la peine de ſon crime, » qu'autant que toutes les Aſſurances auront été faites *par une* » *ſeule & même police*. Mais, ajoute-t-il, ſi les Aſſurances ſont » faites *par pluſieurs polices*, la confiſcation n'aura pour objet » que les marchandiſes qu'on avoit encore droit de faire aſ- » ſurer, & dont l'Aſſurance ſe trouvera nulle, comme étant » faite dans une ſeconde ou troiſieme police, où la va- » leur reſtante des effets aura été plus qu'abſorbée ». Pothier, *n.* 76, eſt du même avis.

Cette interprétation me paroît contraire au Texte de l'ar-

ticle 22, qui prononce indéfiniment la *nullité de l'Assurance*; & la *confiscation des marchandises* contre celui qui, par fraude, a fait assurer ou réassurer des effets au-delà de leur valeur, *par une ou plusieurs polices.*

Le premier pas de celui qui, sciemment, excede en cette matiere les bornes légitimes, est présumé criminel. *Quandòque finis trahit ad se principium.*

§. 3. Assurance faite *sans fraude*, au-delà de la valeur.

Les peines dont je viens de parler, n'ont lieu que contre l'Assuré coupable de dol; mais si l'Assurance a été faite *sans fraude* au-delà de la valeur des effets assurés, c'est alors le cas du *ristourne*, dont je parlerai, *infrà ch.* 16, *sect.* 1, §. 3, & *sect.* 5.

SECTION III.

L'estimation des effets assurés est-elle de l'essence de la Police?

Le Réglement de Barcelonne, (*ch.* 343 *du Consulat*) dit qu'avant de faire aucune Assurance sur le corps d'un Navire, *il faut que le Navire soit estimé par Prud'hommes, & que cette estimation soit énoncée dans la police.*

Suivant le Réglement d'Anvers, *art.* 10, » tous ceux qui » voudront faire assurer le corps du Navire, canons, poudres, » balles, *seront obligés de faire estimer le tout* auparavant par » gens experts ».

Mais le Guidon de la Mer, *ch.* 15, *art.* 3 & 13, décide le contraire. » *Pourra* le Bourgeois, est-il dit, estimer en » la police la part qu'il a en la nef, & sur l'estimation faire son » Assurance ».

C'est à quoi je pense qu'on doit s'en tenir. Il est vrai que notre Ordonnance semble au premier coup d'œil exiger l'*estimation*, comme un point de nécessité, lorsqu'elle dit (*art.* 8, *h. t.*) que » si l'Assurance est faite sur le corps & quille du

» Vaiſſeau, ſes agrès & apparaux, armement & aviétuail-
» lement, ou ſur une portion, l'*eſtimation en ſera faite par la*
» *police* ».

Mais Pothier, *n.* 112, obſerve, d'après Valin, que » ſi
» on avoit manqué à faire cette eſtimation par la police, l'Aſ-
» ſurance ne laiſſeroit pas d'être valable. L'Ordonnance ne le
» preſcrit pas à peine de nullité. Il y a lieu de penſer qu'elle
» n'en parle qu'*enunciativè*, parce qu'on ne manque pas ordi-
» nairement à faire cette eſtimation ».

En effet, l'eſtimation de la choſe aſſurée n'eſt pas de l'eſ-ſence de l'Aſſurance. Straccha, *gl.* 6, *n.* 5.

Si Stypmannus, *part.* 4, *tit.* 7, *n.* 344, & Kuricke, *diatr. de aſſecur.*, *pag.* 833, regardent cette eſtimation comme eſ-ſentielle, ils ne parlent que d'après l'Ordonnance de Philipe II, faite pour la ville d'Anvers.

Quoi qu'en diſent ces deux Auteurs, le Réglement de Barcelonne & celui d'Anvers n'exigeoient l'eſtimation que par rapport au *corps du Navire* qu'on fait aſſurer.

A l'égard des marchandiſes, l'*eſtimation s'en peut faire en la police*, dit le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 13; mais elle n'eſt point de néceſſité.

Notre Ordonnance en l'art. 8, ne parle que du Navire; & en l'art. 64, elle dit, que » la valeur des marchandiſes ſera
» juſtifiée par livres ou factures . . . . *ſi ce n'eſt qu'elles ſoient*
» *eſtimées par la police* ».

Il eſt donc certain qu'il n'y a point de néceſſité que la police contienne l'eſtimation des marchandiſes aſſurées; il ſuffit que la valeur ſoit réelle : ſauf de le vérifier.

Si l'eſtimation des effets aſſurés n'eſt pas faite par la police, les Aſſureurs attaqués en payement de la perte, ſeront en droit de requérir que l'Aſſuré juſtifie que la valeur des effets aſſurés étoit relative à la ſomme aſſurée. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 36.

Si l'eſtimation eſt faite par la police, cette eſtimation ſera foi contre les Aſſureurs, juſqu'à ce que le contraire ſoit prouvé par eux-mêmes.

Ces deux points méritent d'être éclaircis l'un après l'autre.

SECTION IV.

Cas où l'eſtimation des effets aſſurés n'a pas été faite par la police.

§. 1. Aſſurance ſur le corps.

L'article 8, *h. t.*, a ſuppoſé que l'eſtimation du Navire aſſuré ſeroit toujours faite par la police.

Valin *ibid.* obſerve que *cette précaution eſt bonne & ſalutaire pour lever l'incertitude qui reſteroit ſans cela ſur la valeur du Navire, pour en faire la comparaiſon avec les ſommes aſſurées.* Et ſur l'art. 64, il atteſte que chez lui on ne manque jamais d'inſérer dans la police l'eſtimation du Navire aſſuré.

Parmi nous, on y manque quelquefois. Mais alors, les Aſſureurs attaqués en payement de la perte, ſont en droit de requérir que l'Aſſuré juſtifie la valeur réelle du Navire, par l'exhibition de pieces probantes, ou par un Rapport d'Experts qui ſoit dreſſé dans la forme preſcrite par la Déclaration du Roi, du 17 Août 1779. *Art.* 10, *Infrà ch.* 10, *ſect.* 1, §. 4.

§. 2. Aſſurance ſur les facultés.

» La valeur des marchandiſes, dit l'*art.* 64, *h. t.*, ſera » *juſtifiée par livres, ou factures; ſinon, l'eſtimation en ſera* » *faite* ſur le prix courant au temps & lieu du charge- » ment ».

Les paroles de cet article ſont remarquables : *par livres, ou factures*, & à défaut de ces deux moyens, par une *eſtimation qui en ſoit faite ſuivant le prix courant au temps & lieu du chargement* même.

Les Aſſureurs ne peuvent pas aller au-delà des limites déterminées ſur ce point par l'Ordonnance : limites que le bien du commerce & la crainte des litiges ont rendu néceſſaires.

Si lors du chargement, les marchandiſes que j'avois acquiſes *de longue-main*, ont augmenté de prix, je dreſſe une

facture relative à cette valeur nouvelle, d'après laquelle je fais mes Assurances. On ne pourra dans la suite m'obliger d'exhiber ni les comptes d'achat, ni mes livres ; car il ne m'est pas défendu de faire assurer un profit déja acquis. Il faudra ou que les Assureurs s'en rapportent à la facture que je leur présente, ou qu'ils requierent que je fasse procéder par Experts à *l'estimation suivant le prix courant au temps & lieu du chargement.* Par ce moyen, leur intérêt légitime sera rempli. C'est ainsi que la question fut décidée par un Arrêt, dont voici les circonstances.

Le sieur Honnoré Maire, *Avocat*, avoit fait faire pour son compte des Assurances sur le corps & les facultés de la Barque *Ste. Anne*, Capitaine Jean Dupont. Ce Navire fit naufrage. Quelques-uns des Assureurs refuserent de payer la perte, sous prétexte que l'Assurance excédoit la valeur. Le sieur Maire communiqua son acte d'achat, & le compte d'armement de la Barque. Il communiqua *la facture* des marchandises. On requit qu'il exhibât ses livres, & qu'il indiquât le nom de ceux de qui il avoit acheté les marchandises chargées. Il répondit que n'*étant pas Négociant de profession*, il n'avoit pas des livres, & refusa de nommer ses vendeurs. Sentence de l'Amirauté de Marseille, qui condamna les Assureurs à payer les sommes par eux souscrites, *si mieux ils n'aimoient que l'estimation des marchandises fût faite suivant leur valeur au temps du chargement.* En cause d'appel, la Chambre du Commerce intervint pour les Assureurs. Arrêt du 18 Février 1702, au rapport de Mr. d'Espagnet, qui, sans s'arrêter à l'intervention de la Chambre, confirma la Sentence du Lieutenant.

Les frais de cette estimation sont, à tout événement, à la charge de l'Assuré, qui, n'ayant pas pris la précaution d'estimer les effets dans la police, devroit, suivant l'Ordonnance, exhiber ses livres & les comptes d'achat. En refusant de faire cette exhibition, il donne lieu, par son fait, à un Rapport d'Experts. Il doit donc se procurer, à ses propres dépens, ce Rapport, qui devient son titre, & sans lequel il ne pourroit continuer ses poursuites.

SECTION V.

Eſtimation contenue dans la police.

§. 1. L'eſtimation contenue dans la police, eſt préſumée juſte.

L'eſtimation contenue dans la police, eſt préſumée juſte. Elle forme le titre de l'Aſſuré, & ſert de fondement à ſa demande. *Stante conventionali taxâ, fundata eſt intentio actoris;* de Luca, *de credito*, *diſc.* 108, *n.* 13. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 47. Roccus, *not.* 31. Straccha, *gl.* 6. Et comme dit Valin, *art.* 64, *h. t.*, *pag.* 136, » l'eſtimation étant faite par la po-» lice, elle doit ſervir de regle, ſans que l'Aſſuré ſoit » tenu de conſtater par ailleurs, la valeur des marchandiſes ».

§. 2. L'aſſureur peut-il ſe plaindre de l'eſtimation contenue dans la police?

L'Aſſureur peut-il ſe plaindre de cette eſtimation?

A l'égard du Navire eſtimé, il n'eſt pas douteux que l'Aſſureur ne ſoit recevable à *faire procéder à une nouvelle eſtimation. Art.* 8, *h. t.* Réglement d'Anvers, *art.* 10.

Ce qui doit s'entendre, en l'état que le Navire étoit lors du voyage commencé.

Mais, l'Aſſureur peut-il, à l'égard des marchandiſes eſtimées dans la police, faire procéder à une eſtimation nouvelle? L'article 64, *h. t.*, dit, » que la valeur des marchandiſes ſera juſ-» tifiée par livres ou factures . . . . . *ſi ce n'eſt qu'elles ſoient* » *eſtimées par la police* ». Le Légiſlateur n'a pas répété les mots de l'article 8 : *ſauf à l'Aſſureur de faire procéder à une nouvelle eſtimation.* Cette voie n'ayant été ouverte qu'aux Aſſureurs ſur le corps, elle ſemble avoir été fermée aux Aſſureurs ſur marchandiſes, par la regle *incluſio unius, eſt excluſio alterius.*

Le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 13, permet aux Aſſureurs ſur marchandiſes, de faire corriger l'eſtimation contenue dans la police. Voici comme parle Cleirac *ſur l'art.* 15 *du même chap.*, *pag.* 242. » Ceux qui aſſurent, dit-il, ſe » confiant en la légalité & prud'hommie de ceux qui ſe font » aſſurer, & qui ont fait dreſſer l'Aſſurance, n'ayant le loiſir

» d'examiner & conſulter *telles appréciations*, deſcriptions, » clauſes inſolites, ne s'obligent aucunement à ſuivre l'*eſti-* » *mation d'icelles*, par leur ſouſcription; mais ſont toujours » recevables après la perte, de diſputer ſi les énonciations con- » tenues en la police, ſont conformes à la vérité ».

Valin, *art.* 64, *h. t.*, *pag.* 136, & Pothier, *n.* 151 & 159, ſont du même avis. Ils confondent à cet égard les diſpoſitions des art. 8 & 64. Ils diſent qu'on » eſt recevable à con- » teſter l'eſtimation de la police, mais que c'eſt aux Aſſu- » reurs à prouver qu'elle a été enflée ».

Je crois que ces Auteurs ont raiſon, & que l'eſprit de l'Ordonnance a été le même dans les deux cas. On peut ramener ici la doctrine de Straccha, *gl.* 6, *n.* 5; de Scaccia, *queſt.* 1, *n.* 169; & de Kuricke, *diatr. pag.* 833.

§. 3. Pour pouvoir ſe plaindre de l'eſtimation contenue dans le Contrat, faut-il qu'elle ait été ſurfaite par fraude?

Pour pouvoir ſe plaindre de l'eſtimation, faut-il qu'elle ait été ſurfaite par fraude?

L'art. 8, *h. t.*, dit: » ſauf à l'Aſſureur, *en cas de fraude*, » de faire procéder à une nouvelle eſtimation ».

Mais l'on ſait qu'il y a deux ſortes de fraude; l'une perſonnelle, qui eſt le dol proprement dit, *dolus malus;* l'autre qui ſe trouve en la choſe, ſans que la perſonne ſoit coupable de malice, *dolus re ipſâ.*

Si les Aſſureurs parviennent à prouver que l'eſtimation exprimée par la police, eſt au-deſſus de la valeur de la choſe, leur plainte doit être écoutée. » Tous ceux qui voudront faire » aſſurer le corps du Navire, canons, poudres, balles, ſe- » ront obligés de faire eſtimer le tout auparavant par gens » experts, *ſans toutefois que ladite eſtimation puiſſe préju-* » *dicier à celui qui aura aſſuré, lequel pourra vérifier que* » *ladite eſtimation a été faite frauduleuſement, par colluſion,* » *intelligence, faveur, ou autrement.* » Réglement d'Anvers, *art.* 10.

Ce mot *autrement* embraſſe tous les cas où l'eſtimation primitive a été faite au-delà de la valeur de la choſe aſſurée. » Les eſtimations ſe peuvent faire en la police; mais *ſi elles* » *excedent* la moitié, tiers, ou quart du juſte prix, quand il

» advient perte, l'*Aſſureur en prend défenſe*, prenant pour » maxime que l'*Aſſuré ne peut recevoir profit du dommage d'autrui*. Or, ſi telles eſtimations avoient lieu, non ſeulement » donneroient lieu aux infinies pertes, mais auſſi l'*Aſſuré ſeroit ſa condition meilleure*, que ſi les denrées arrivoient ſauvement ». Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 13.

De ces Textes, on a tiré les articles 8 & 64 de l'Ordonnance. Les mots *en cas de fraude* doivent s'appliquer à tous les cas où il y a dol perſonnel, ou dol réel; & s'interpretent ſuivant le droit commun, qui, conſidérant l'eſtimation contenue dans la police comme le titre & l'intention prouvée de l'Aſſuré, laiſſe à l'Aſſureur la liberté de débattre ce titre par la preuve du contraire. Telle eſt la doctrine générale: de Luca, *de credito*, *diſc.* 108, *n.* 13. Scaccia, §. 1, *queſt.* 1, *n.* 169. Roccus, *not.* 31. Loccenius, *liv.* 2, *tit.* 7, *n.* 7. Gibalinus, *de aſſecur.*, *art.* 2, *n.* 6, *tom.* 2, *pag.* 295. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 26.

Ce ſeroit donc abuſer du Texte de l'Ordonnance, & de la maniere de parler de quelques Auteurs, que de ſoutenir qu'il faille, en ce cas, que l'Aſſuré ſoit coupable de fraude & de dol proprement dit: car dès qu'un Aſſuré veut qu'un ſiniſtre tourne à ſon avantage, & recevoir au-delà de ce qu'il avoit expoſé en riſque, la bonne foi qu'il auroit eu dans le principe, ſe convertit en une fraude véritable.

§. 4. Pour ſe plaindre de l'eſtimation contractuelle, faut-il que l'excès ſoit conſidérable?

L'on vient de voir que le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 13, exige que l'excès dans l'eſtimation ſoit du quart au moins. Valin, *art.* 8, *h. t.*, *pag.* 49, ne parle que d'après le Guidon de la Mer; & Pothier, *n.* 159, ſe trompe, lorſqu'il dit que Valin *ne rapporte aucune Autorité pour fonder ſon avis.*

Il ne ſeroit pas convenable qu'on s'arrêtât au moindre petit excès. Un pareil ſcrupule ne ſerviroit qu'à occaſionner des procès, attendu l'incertitude de la valeur des choſes. Ce point eſt laiſſé à la prudence du Juge.

§. 5. Pacte qu'on s'en tiendra à l'eſtimation faite.

Le pacte qu'*on s'en tiendra à l'eſtimation faite par la police*, exclut-il toute plainte de la part des Aſſureurs?

Le pacte que *l'eſtimation du Navire tiendra lieu de capital*

pital en tout temps & en tout lieu, pendant le voyage, eſt très-uſité parmi nous. Il eſt légitime, quoique la valeur donnée au Navire, lors de ſon départ, diminue journellement dans la route. Guidon de la Mer, *ch.* 15, *art.* 3. Ce qui fait dire à M. Valin, *art.* 8 & 64, *pag.* 50 & 136, qu'en cas d'abandon, le fret qui ſupplée au dépériſſement journalier du Navire, devroit également être abandonné. M. Pothier, *n.* 159, croit que » les Aſſureurs doivent être admis à la preuve de » la léſion, quand même, par une clauſe expreſſe de la police, » ils auroient *renoncé à demander une autre eſtimation que celle* » *portée par la police.* Cette clauſe, ajoute-t-il, a été proſ- » crite, avec raiſon, par pluſieurs Sentences de l'Amirauté du » Palais, comme tendante à éluder la diſpoſition de l'art. 22, » & à permettre les fraudes qui ſe commettent par les fauſſes » eſtimations ».

Cependant dans le Journal des Audiences, *tom.* 2, *pag.* 860, on trouve un Arrêt du Parlement de Paris, du 26 Mars 1672, qui condamna des Aſſureurs à payer définitivement la perte d'un Navire, dont ils avoient déclaré avoir *agréable l'eſtimation* qui en avoit été faite dans la police.

La Barque *la Victoire* avoit pris un Vaiſſeau Anglois. Le ſieur Bourguignon aîné, Armateur de cette Barque, fit faire des Aſſurances ſur les facultés de ladite priſe angloiſe : ces facultés furent eſtimées à une ſomme déterminée, *pour tenir lieu de capital en tout temps & en tout lieu, du conſentement des Parties.*

Sentence rendue par notre Amirauté en 1764, qui déclara ce pacte irréfragable. En effet, les Aſſureurs qui acquieſcent à pareils pactes, doivent s'imputer de s'être rapportés à la bonne foi de l'Aſſuré. On ne doit les écouter qu'autant qu'ils prouveroient par piece littérale le dol & la fraude dont ils ſe plaignent. Ce ſeroit ouvrir la porte à mille litiges, que de les admettre à des preuves teſtimoniales, ou à des Rapports d'Experts. Mr. Gignoux écrivoit pour le ſieur Bourguignon. *Vid. infrà ſect.* 8, §. 2.

Pacte qu'on fera diſpenſé de rapporter le fret, & que néanmoins les Aſſureurs, en cas de perte, payeront la valeur primitive du Navire.

Je vois tous les jours des polices, qui portent que » les Aſ-» ſurés ſeront diſpenſés de produire aucune ſorte de pieces pour » ce qui eſt du coût de la totalité du corps, armement, & » entiere miſe hors du Vaiſſeau, attendu l'évaluation qui en » a été faite, d'un commun accord, entre les Parties de gré » à gré, prêt à la voile, à la ſomme de (tant) pour tenir » lieu de capital en tout temps & en tout lieu, *ſans être* » *tenus à aucun rapport de fret* ».

J'ai actuellementt ſous les yeux une police d'Aſſurance dreſſée à Bordeaux, qui contient la clauſe ſuivante : » Approuvons (ce ſont les Aſſureurs qui parlent) » l'eſtimation que vous faites » de gré à gré avec nous, dudit Navire & armement en » total, à la ſomme de.... pour tenir lieu de capital pen-» dant tout le temps de la durée de nos riſques, ſans qu'en » cas de priſe, perte, ou avarie, nous puiſſions prétendre ſous » pas un prétexte, aucun rabais ſur ladite eſtimation, *pas* » *même pour le fret, appréciation de fret, ni de paſſage des* » *Paſſagers, qui demeureront dès à préſent acquis à vous, de clauſe* » *expreſſe* ».

Cette diſpenſe de rapporter le fret, a été autoriſée par la Déclaration de 1779. Si le Navire arrive à bon port, il vaudra infiniment moins qu'il n'avoit coûté dans le principe ; mais les Armateurs ſe récompenſeront abondamment de cette moins-value, par le fret qu'ils percevront.

Si le Navire fait naufrage près du lieu de ſon dernier reſte, & que toutes les marchandiſes ſoient ſauvées, il répugne à la nature du Contrat d'Aſſurance, que les Armateurs exigent, d'une part, l'entier fret des marchandiſes ; & de l'autre, la valeur primitive du Navire perdu. Dans ce cas, le ſiniſtre devient pour eux un titre lucratif.

Un pareil bénéfice eſt hors de regle, il étoit prohibé par l'Ordonnance de 1681, & ne ſauroit aujourd'hui être toléré qu'en convertiſſant l'Aſſurance en gageure : ainſi que je le dirai au Chapitre 17, *Sect.* 9.

Malgré le pacte que l'eſtimation du Navire *tiendra lieu de ca-*

pital en tout temps & en tout lieu, on ne laiſſe pas, lorſqu'il s'agit de régler l'avarie groſſe, de faire eſtimer de nouveau ce même Navire, afin d'en connoître la valeur actuelle, & de diminuer, par ce moyen, la contribution à laquelle il eſt ſoumis. C'eſt ainſi que les Aſſurés tournent tout en leur faveur. Ils ont deux poids & deux meſures : *pondus & pondus.* Cela n'eſt pas juſte. Tel eſt cependant notre uſage. On entrevoit ici bien des choſes qui clochent. La Declaration du Roi de 1779, n'a pas tout décidé. Il ſeroit à ſouhaiter qu'on y remédiât par un Réglement plus étendu.

§. 6. L'Aſſuré eſt-il admis à prouver que la choſe valoit davantage ?

L'Aſſuré, ayant dans la police eſtimé ſa choſe, n'eſt pas recevable à dire qu'elle valoit davantage, pour empêcher le riſtourne des Aſſurances ſubſéquentes. Ainſi jugé par notre Amirauté le 5 Août 1751, en faveur des Aſſureurs ſur le corps du Vaiſſeau *la Fidele Jeanne*, contre les ſieurs Treilhes & Lechevalier de Bordeaux. *Du conſentement des Parties, le corps de ce Navire, prêt à mettre à la voile*, avoit été *eſtimé à la ſomme de* 30000 *liv.* Il fut brûlé par les Anglois au Cap St. Louis. Les Aſſureurs d'une ſeconde police qui renfermoit la même eſtimation, furent attaqués. Ils oppoſerent que la premiere police rempliſſoit l'intérêt aſſuré. On repliqua qu'il y avoit eu erreur en l'eſtimation de la part des ſieurs Perier & Salze, Commiſſionnaires, & que le Navire valoit 45000 liv. : de quoi on rapportoit la preuve. Le Tribunal décida que la diſpoſition de l'art. 8 n'étoit qu'en faveur des Aſſureurs, & nullement en faveur de l'Aſſuré, qui doit s'imputer *Legem apertiùs non dixiſſe*, & qui ne doit pas être recevable à dire qu'il s'eſt trompé en l'eſtimation de ſa propre choſe.

Valin, *art.* 8, *h. t.*, *pag.* 49, adopte la déciſion de cette Sentence ; mais j'avois oublié de lui donner avis qu'elle fut réformée par Arrêt du 26 Juin 1753, au rapport de Mr. de Boutaſſy.

Je crois que cet Arrêt ne doit pas être tiré à conſéquence. La regle veut, que l'Aſſuré ſoit obligé de s'en tenir à l'eſtimation par lui-même fixée, & qu'il ſoit non recevable à la groſſir après coup. Car, ſi le Navire arrive à bon port, les

Aſſureurs pourroient-ils éluder le riſtourne qu'on leur demandera, en ſoutenant que la choſe aſſurée valoit au-delà de la valeur déterminée dans la police ? Il faut donc que dans le cas contraire, l'Aſſuré reconnoiſſe la même Loi. Perſonne ne déprécie ſon propre bien : *Nemo cenſetur jactare ſuum ;* & l'on ne préſume pas que l'erreur ſe gliſſe dans la correſpondance entre Négocians, toujours attentifs à veiller à leur intérêt. D'ailleurs ; il eſt eſſentiel pour la tranquillité publique, qu'on s'en tienne aux pactes qui ſont écrits. On ne ſauroit s'en écarter, ſans rendre tout arbitraire. Ce n'eſt pas un mal qu'en pareil cas, on ſupporte la peine de ſon inadvertance : mais le bien général exige que la regle ſoit reſpectée : *dura, ſed ſcripta Lex eſt* : ſeul moyen de prévenir les procès, toujours nuiſibles à la ſociété civile, & ſur-tout au commerce.

SECTION VI.

Impenſes qu'on ajoute à l'eſtimation des effets aſſurés.

§. 1.

Droits & frais faits juſques à bord.

Dans la valeur des marchandiſes aſſurées, on comprend *tous les droits & frais faits juſques à bord.* Art. 64.

On y comprend *les emballages, enfonçages, charriages, droits, & proviſion de celui qui adreſſe* les marchandiſes. Guidon de la Mer, *ch.* 2, *n.* 9 & 13. Réglement d'Anvers, *art.* 11. Réglement d'Amſterdam, *art.* 2.

Et malgré l'aſſertion de Stypmannus, *pag.* 459, & de Kuricke, *diatrib. n.* 3, *pag.* 834 ; on y comprend encore les droits de Douane. Pothier, *n.* 149.

Change de terre.

On a vu ci-deſſus, *ſect.* 1, §. 2, que le prix de la vente à crédit, eſt toujours plus haut que celui de la vente au comptant ; d'où il ſemble que pour fixer la valeur qu'il eſt permis de faire aſſurer, il faudroit, ſuivant les cas, eſcompter, ou ajouter le change.

Cette opération n'eſt pas en uſage. Guidon de la Mer, *ch.* 2 ;

art. 13 ; car dans la vente à crédit, le change inglobé dans le capital, eſt une impenſe qui fait partie du prix de la choſe achetée ; & pour ce qui eſt des effets achetés au comptant, rien n'empêche à l'Aſſuré d'en inférer l'eſtimation dans la police.

» Le Bourgeois ſe peut faire aſſurer, non ſeulement la » part qu'il a en la nef ; mais auſſi le prix que lui a coûté » ſa portion *juſques à être franc, ſinglant le Navire mis hors* » *en ſurain ou rade*, pourvu qu'il ſe réſerve le dixieme ». Guidon de la Mer, *ch.* 15, *n.* 3. Miſe hors du Navire.

La valeur du Navire comprend donc non ſeulement la valeur réelle du corps, mais encore celle des agrès, les dépenſes de radoub, les munitions de bouche & de guerre, les avances payées à l'Equipage, & généralement tous les frais faits *pour la miſe hors*. Valin, *art.* 15, *pag.* 55.

Quoique le Navire à ſon retour eût valu beaucoup moins qu'il ne valoit à ſon départ, les Aſſureurs, en cas de naufrage, ne peuvent prétendre aucune déduction pour raiſon du déchet ou dépériſſement naturel que le Navire auroit néceſſairement ſouffert, en le ſuppoſant arrivé à bon port. (Mais ce déchet eſt compenſé par le fret. *Infrà ch.* 17, *ſect.* 9). Valin, *art.* 47, *pag.* 109.

§. 2. Prime.

On a ſouvent prétendu que la Prime fait partie de la valeur des effets aſſurés, & qu'elle peut figurer dans la facture comme article de dépenſe. On ſe fonde ſur la diſpoſition du Réglement de Barcelonne *à la ſuite du Conſulat*, *ch.* 341 ; du Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 9 ; *ch.* 15, *art.* 3, 13, & 15 ; & du Réglement d'Amſterdam, *art.* 2.

D'où il s'enſuivroit que la Prime ſe réuniroit de droit au capital qu'on veut faire aſſurer, & le groſſiroit d'autant. Mais l'art. 20, *h. t.*, s'oppoſe à cette idée ; ainſi que je l'ai obſervé *ſuprà ch.* 8, *ſect.* 12.

SECTION VII.

Commerce en Troc.

» Si l'Aſſurance eſt faite ſur le retour d'un Pays où le com-
» merce ne ſe fait que par troc, l'eſtimation des marchandi-
» ſes de rapport ſera faite *ſur le pied de la valeur de celles*
» *données en échange, & des frais faits pour le tranſport* ».
Art. 65, *h. t. ibiq.* Valin.

Cet article (qui eſt tiré du Réglement de Barcelonne, à la ſuite du *Conſulat*, *ch.* 346, & du Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 13; *ch.* 15, *art.* 15), parle du cas où la perſonne qui fait aſſurer les marchandiſes de rapport, les a achetées des ſauvages par échange, dans un lieu où on ne ſe ſert d'aucune monnoie pour compenſer dans le commerce l'inégalité des choſes. Au défaut de meſure qui faſſe connoître la proportion de valeur que les effets ont les uns aux autres, on ne peut ſe diriger que par le troc lui-même; & on eſt forcé d'eſtimer les marchandiſes de retour, ſur le pied de celles d'entrée, auxquelles on joint tout ce qu'il en a coûté pour les tranſporter au lieu où elles ont été données en échange. Pothier, *n.* 150.

Mais, ſi dans l'endroit de la traite, les marchandiſes reſpectives ſont eſtimées, par exemple, en *barres*, en *coris*, *en pieces*, en *macoutes*, ou autres ſignes qui repréſentent la valeur des choſes, dès-lors ce n'eſt plus un troc, c'eſt une double vente. Je vous vends une marchandiſe au prix de 1000 coris, & vous me vendez au même prix votre eſclave: il ne reſte plus qu'à réduire en argent de France la monnoie africaine ou aſiatique, pour déterminer la ſomme qu'il m'eſt permis de faire aſſurer de ſortie du Congo, ou des Iſles Maldives.

Afin que le Contrat de vente s'opere, il ſuffit même que l'une des marchandiſes reſpectives ait été fixée à un prix déterminé. » Si nous convenons enſemble que je vous donne

» telle choſe *pour un certain prix*, en payement duquel vous » me donniez de votre côté une autre choſe, cette conven- » tion n'eſt pas un contrat d'échange, mais elle renferme une » vente que j'ai faite de ma choſe, & une *dation* de la vô- » tre, que vous me faites en payement du prix de la mienne ». Pothier, *Traité des ventes*, *n.* 617.

Avant l'introduction de la monnoie, le commerce ne ſe faiſoit que par troc, & on penſoit moins à évaluer la matiere des échanges, qu'à s'en aider réciproquement. §. 2, *inſt. de empt. L.* 1, ff. *de contrah. empt.* Grotius, *liv.* 2, *ch.* 12, §. 3. Puffendorf, *liv.* 5, *ch.* 5, §. 1.

Aujourd'hui, à l'exception de quelques Pays abſolument ſauvages, on donne une eſtimation aux marchandiſes reſpectives, & par ce moyen, les deux Parties deviennent, à divers égards, vendeur & acheteur.

Parmi nous, on ne s'aviſe guere de faire des Aſſurances de ſortie de Guinée; mais on aſſure, par exemple, de ſortie de Marſeille, juſqu'aux Iſles Françoiſes, avec pouvoir au Capitaine de *toucher en Guinée*. (*Suprà ch.* 8, *ſect.* 4.) Dans ce cas, ſi les marchandiſes chargées à Marſeille étoient d'une valeur inférieure aux ſommes aſſurées, on pourroit y ajouter le ſurcroît de valeur intermédiaire que la cargaiſon auroit reçue par l'achat des Negres embarqués en cours de voyage; & ce ſurcroît de valeur ſeroit fixé *arbitrio boni viri*, pour déterminer, ou pour exclurre le riſtourne : c'eſt un profit fait, non un *profit à faire*; & peu importe qu'il ait été fait dans le cours du voyage.

Valin, *art.* 15, *pag.* 57, dit que s'il s'agit d'un » Navire » deſtiné pour la côte de Guinée, & de-là pour St. Domin- » gue, & que l'Armateur, informé à temps du ſuccès de la » traite à la côte de Guinée en negres & en poudre d'or, » pût juger à-peu-près du bénéfice de la traite, rien ne l'em- » pêcheroit de faire aſſurer comme un nouveau fonds cette » augmentation du premier fonds de ſa cargaiſon, puiſque dans » la réalité, c'eſt *un profit déja fait & acquis* ».

Sur l'article 47, page 104, cet Auteur obſerve que dans

ce cas, la cargaiſon primitive n'eſt plus la même. Vendue à la côte de Guinée, & convertie en negres & en poudre d'or, ſa valeur eſt conſidérablement augmentée ; & cette augmentation acquiſe de plein droit à l'Aſſuré, eſt un objet diſtinct de la valeur du premier fonds de la cargaiſon.

Enfin, ſur l'article 65, pag. 137, le même Auteur obſerve qu'*il n'eſt peut-être plus de Pays à préſent, où le commerce ne ſe faſſe que par troc.* Il parle de la traite des Negres, & du commerce qui ſe fait avec les Sauvages du Canada & du Miſſiſſipi.

SECTION VIII.

Monnoie étrangere.

§. 1. Défenſe d'évaluer la livre monnoie des Iſles, à l'inſtar de la livre tournois.

Malgré l'art. 22 h. t. qui défend *de faire aſſurer des effets au-delà de leur valeur*, & malgré la déciſion du Guidon de la Mer, *ch.* 14, l'uſage s'étoit introduit dans les Aſſurances, de donner à la monnoie des Iſles françoiſes un accroiſſement de cinquante pour cent, & à la piaſtre du Levant, la valeur de *trois livres* effectives. On chargeoit pour moi à la Martinique des cafés pour 6000 liv. argent des Iſles. Je les faiſois aſſurer à Marſeille ; & en cas de perte, mes Aſſureurs étoient forcés à me compter la ſomme de 6000 liv. argent de France, c'eſt-à-dire, un tiers en ſus de mon vrai capital, affranchi de nolis & de tous droits.

Cet abus avoit même été adopté à l'égard des Navires. Mon Vaiſſeau eſtimé 40000 liv. ſortant de Marſeille, arrivoit aux Iſles. Dès-lors, malgré ſon état de délabrement, il valoit 60000. Je le faiſois aſſurer ſur le pied de cette nouvelle eſtimation, ſans que je » fuſſe obligé de produire d'autre preuve » que celle juſtifiant la propriété, attendu l'évaluation qui, » d'un commun accord, & de gré à gré, a été faite du Na» vire à la ſomme de 60000 liv., pour tenir lieu de capi» tal en tout temps & en tout lieu : *ayant évalué, du con-*

» *ſentement*

» *ſentement des Parties, la livre monnoie des Iſles, à l'inſtar* » *de la livre tournois* ».

J'ai vu diverſes polices dreſſées dans ce goût. Inutilement on ſe recrioit contre un pareil renverſement d'ordre, qui occaſionnoit mille fraudes, & qui, en cas de ſiniſtre, enrichiſſoit l'Aſſuré aux dépens des Aſſureurs. Envain on remontroit que l'eſſence des choſes eſt la plus forte de toutes les Loix. Que le droit eſt fondé, non ſur l'opinion, mais ſur la nature même : *non opinione, ſed naturâ jus conſtitutum eſt.* Toutes ces conſidérations n'étoient d'aucun poids ; on s'en tenoit à l'uſage, ſans s'appercevoir qu'il autoriſoit un pacte évidemment uſuraire.

Pothier, *n.* 149, s'étoit élevé contre cet abus, qui a continué parmi nous juſqu'à ce qu'il ait été enfin corrigé par la Déclaration *du* 17 *Août* 1779, *art.* 11. » Tout effet dont » le prix ſera porté dans la police d'Aſſurance, en monnoie » étrangere ou autres que celles qui ont cours dans l'intérieur » de notre Royaume, & dont la valeur numéraire eſt fixée » par nos Édits, ſera évalué au prix que la monnoie ſtipu- » lée pourra valoir en livres tournois. Faiſons très-expreſſes » inhibitions & défenſes de faire aucune ſtipulation à ce con- » traire, à peine de nullité ».

Cette déciſion impoſe ſilence aux mauvais raiſonnemens qu'on ne ceſſoit de faire. Les marchandiſes priſes aux Iſles, diſoit-on, valent le prix qu'on les a achetées ; & c'eſt une perte, ſi dans le lieu de leur deſtination, elles ne produiſent pas la même ſomme. D'ailleurs, on vous paye argent de France une prime relative à la valeur aſſurée.

Mais le tiers de cette valeur prétendue eſt imaginaire ; le *profit eſpéré* n'eſt, en pareille matiere, d'aucune conſidération ; & l'Aſſurance ne pouvoit ſubſiſter à cet égard, que comme ſimple gageure : ce qui eſt prohibé par l'Ordonnance de 1681.

Si cet abus n'eût pas été corrigé, nous aurions peut-être vu pouſſer à des milliards de livres, les Aſſurances qu'on eût fait de ſortie du Continent Anglo-Américain.

Le Vaiſſeau *le Jonathas*, Capitaine Pierre-Matthieu André,

partit du Cap François, ayant à bord une cargaiſon en ſucre, café, indigo & coton, de la valeur en tout de 177362 liv. argent des Iſles.

Pendant la route, il eſſuya un ouragan qui le força à couper tous ſes mâts & à faire jet. Le 12 Octobre 1779, il ſe refugia à la nouvelle Londres. Ses marchandiſes, déja beaucoup avariées, furent déchargées à terre, & miſes dans des magaſins, où quelque temps après elles furent en partie ſubmergées par un ras-de-marée.

Le Navire, déclaré innavigable, fut vendu	Pounds.	100,000.
Les marchandiſes avariées furent vendues, ...		434,100.
Les marchandiſes non avariées produiſirent, ...		605,573.
Total: un million, cent trente-neuf mille, ſix cent ſoixante & treize Pounds	Pounds.	1,139,673.

Le *Pound* eſt une monnoie continentale qui équivaut à trois un tiers piaſtres de cent ſols. Ainſi, ce Vaiſſeau innavigable, & ces marchandiſes la plupart avariées, produiſirent la ſomme de dix-huit millions, neuf cent quatre-vingt-quatorze mille, deux cent treize *livres tournois*. . . L. 18,994,213.

Et je dois obſerver que tout ne fut pas vendu. On réſerva 24 futailles indigo pour les faire paſſer en France.

Nonobſtant tant de millions, les Aſſurés firent aux Aſſureurs abandon du corps & des facultés du Navire le *Jonathas*.

Par une tranſaction judiciaire, paſſée le 6 Juillet 1780 en préſence du Lieutenant de notre Amirauté, & du Procureur du Roi, les Aſſureurs accepterent l'abandon; ils promirent de payer les ſommes aſſurées, ſur leſquelles on leur accorda un rabais de vingt pour cent: moyennant quoi ils renoncerent à l'intérêt qui leur compétoit ſur le produit du ſauvetage.

En conſéquence, les Armateurs & autres intéreſſés donnerent ordre au Capitaine André, qui étoit reſté à Boſton, d'employer, *ſoit en argent comptant*, *ſoit en papiers ſur l'Europe*, *ſoit en marchandiſes*, *& même en achat de terres*, les papiers-monnoie qu'il avoit en mains.

Le Capitaine André ſe procura quelques lettres de change ſur Paris. Il donna à ce ſujet *ſoixante & dix pour un* : c'eſt-à-dire que 20000 liv. en lettres ſur Paris, coûtoient 1400,000 en papiers-monnoie. Tel étoit alors *le change entre l'argent dur*, *& l'argent continental.*

De tout cela je conclus, que ſi l'on faiſoit faire ici des Aſſurances de ſortie du Continent Anglo-Américain, il faudroit, en conformité de la Déclaration de 1779, évaluer la *monnoie continentale* au prix qu'elle pourroit valoir en livres tournois.

§. 2. Moyen imaginé pour éluder la Déclaration de 1779.

Voici un moyen qu'on a imaginé pour éluder la Loi.

Je reçois avis de la Martinique qu'on a chargé, ou qu'on doit charger pour mon compte, tant de barriques de ſucre, de café & de cacao, dont la valeur ſe monte en tout, par exemple, à 30000 liv. argent des Iſles. Je me fais aſſurer dans Marſeille l'entiere ſomme de 30000 liv. argent de France : *à quoi*, *du conſentement des Parties*, *leſdites marchandiſes ont été eſtimées.*

J'attends de la Martinique, par tel Navire, certains retraits. J'ignore en quels articles ils me ſeront envoyés. Je me fais aſſurer telle ſomme ; & on inſere dans la police que, *du conſentement des Parties*, les ſucres de telle & telle qualité ont été eſtimés, argent de France, à tant le quintal ; les cafés, à tant la livre ; & ainſi des cacaos, des indigos & des cotons.

J'ai actuellement ſous les yeux une police d'Aſſurance faite en Avril 1782, qui porte » que l'Aſſuré juſtifiera, *par le ſeul* » *connoiſſement*, le chargé de (tant) de barriques de ſucre, » évaluées, d'un commun accord entre les Parties, *à* 36000 » *livres tournois* ; » tandis que ſuivant la facture, elles n'ont coûté que 36000 livres argent des Iſles ; la facture eſt miſe

à l'écart *par l'accord des Parties* : comme ſi un pareil accord étoit légitime !

Quelques-uns de nos Négocians prétendent que les Aſſureurs ſeront obligés, en cas de perte, de payer l'entiere ſomme aſſurée, ſans pouvoir réduire la monnoie des Iſles en monnoie tournois, parce que, diſent-ils, les marchandiſes ont été *eſtimées par la police*, ſuivant la permiſſion qui en eſt donnée par l'art. 64, h. t.

On commence d'uſer de la même pratique pour évaluer à trois livres tournois la piaſtre du Levant.

Cette tournure eſt un abus qui mérite d'être réprimé. 1°. Lorſque l'Ordonnance, en l'article 64, a permis d'eſtimer par la police les effets aſſurés, elle a entendu parler d'une eſtimation relative à ce que la choſe vaut réellement, & de fait, en livres tournois dans le lieu où elle a été chargée.

2°. Violer l'eſprit de la Loi, en feignant d'en reſpecter la lettre, c'eſt une fraude plus criminelle qu'une violation ouverte. Elle n'eſt pas moins contraire à l'intention du Légiſlateur : elle eſt l'effet d'une malice plus artificieuſe & plus réfléchie. *Contra legem facit, qui id facit, quod lex prohibet : in fraudem verò, qui ſalvis verbis legis, ſententiam ejus circumvenit.* L. 29, ff. *de legibus.*

Licinius Stolom fut condamné à une amende de 10000 aſſes, pour avoir tranſgreſſé ſa propre loi, en poſſédant juſqu'à mille arpens de terre, tant en ſon nom que ſous le nom de ſon fils, qu'il avoit émancipé pour colorer ſa contravention. Tite-Live, *lib.* 7, *n.* 16.

On ne dit pas qu'on évalue la livre-monnoie des Iſles à l'inſtar de la livre tournois ; mais on attribue à la marchandiſe un prix relatif à l'argent de France ; & par une témérité audacieuſe, on crée un droit nouveau, qui anéantit la regle preſcrite par le Légiſlateur !

CHAPITRE X.

DÉSIGNATION DE LA CHOSE ASSURÉE.

SOMMAIRE.

SECT. I. *Déſignation générique.*
§. 1. *Aſſurance* ſur facultés *ou marchandiſes.*
Aſſurance ſur cargaiſon.
Aſſurance ſur pacotille.
La ſpécialité s'oppoſe à la généralité.
§. 2. *Aſſurance* ſur le corps.
§. 3. *Aſſurance ſur le corps, embraſſe-t-elle les facultés,* & vice verſa*?*
§. 4. *Aſſurance* ſur corps & facultés.
En cas d'innavigabilité du Navire, comment diviſer les Aſſurances faites conjointement ſur corps & facultés?
Aſſurance faite ſoit ſur corps, ou ſoit ſur facultés.
§. 5. *Effets chargés ou dépenſes faites pendant le cours du voyage, ſont-ils compris dans l'Aſſurance générique?*
Aſſurance de mes marchandiſes, *ſans rien dire de plus, comprend-elle les marchandiſes chargées & à charger?*
§. 6. *Choſe qui conſiſte en poids, nombre ou meſure.*
Choſe dont on ne déſigne ni la qualité, ni la valeur.
§. 7. *L'Aſſurance* de mes marchandiſes, *comprend-elle les marchandiſes qu ſont communes à moi & à d'autres intéreſſés?*
SECT. II. *Cas où la déſignation doit être ſpécifique.*
§. 1. *Choſe ſujette à coulage.*
§. 2. *Choſe ſujette à corruption.*
§. 3. *Choſes de contrebande, ou hoſtiles.*
Argent monnoyé, Bijoux.
§. 4. *Autres objets qu'on doit faire aſſurer d'une maniere ſpéciale.*
Deniers à la groſſe.
Primes. Dixieme.
Fret acquis.
Somme qu'on fait réaſſurer.
Bagage du Paſſager.
Déſignation du Navire.

Assurance sur le corps, *comprend-elle la Chaloupe.*
SECT. 3. *Chose confondue avec d'autres.*
Assurance faite sur des huiles & des barriles, *s'adapte-t-elle à des savons.*

L'Objet de toute obligation doit être certain, soit par lui-même, soit par des rapports, soit par des caracteres distinctifs qui en déterminent l'identité & la consistance. *L.* 74, 75, 94, 106 *&* 115, ff. *de verb. oblig. ibiq.* Cujas. Pothier, *des Obligations*, *n.* 131 *&* 283.

Il suit de ce principe, que la police doit *contenir les effets sur lesquels l'Assurance est faite*, art. 3, *h. t.*, afin qu'il ne soit pas au pouvoir de l'une des Parties de rendre le Contrat inutile, ou d'en étendre les dispositions, relativement à son intérêt personnel.

[Il ne s'agit dans le présent Chapitre, ni du *pour compte*, ni de la *propriété* de la chose assurée. Tout cela est expliqué dans le Chapitre 5, où j'ai parlé des *Parties contractantes*, & dans le Chapitre 11, Sect. 4.]

SECTION I.

Désignation générique.

Parmi nous, on se borne ordinairement à dire qu'on fait assurer telle somme *sur les facultés & marchandises* chargées dans un tel Vaisseau, ou telle somme *sur le corps* de tel Vaisseau, ou telle somme *sur corps & facultés.*

Le mot *facultés* signifie le contenu; & le mot *corps* signifie le contenant & tous ses accessoires. En cas de perte, il suffit de prouver l'*intérêt assuré* qu'on avoit ou sur les marchandises, ou sur le Navire, ou sur l'un & l'autre, pour qu'on ait action contre les Assureurs qui ont pris risque sur la chose génériquement désignée.

Il ſuffit que l'aliment du riſque ſe trouve contenu dans le Navire, pour que l'Aſſurance faite *ſur facultés & marchandiſes* ſoit valable : car, comme le décide le Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 3 » il n'eſt pas beſoin en l'Aſſurance, de » ſpécifier la *quantité ou qualité* de la marchandiſe aſſurée ».

§. 1. Aſſurance *ſur facultés & marchandiſes.*

Cargaiſon eſt un terme générique qui embraſſe tout ce qui eſt chargé. Celui qui ſe fait aſſurer *ſur cargaiſon*, eſt cenſé faire aſſurer ſes pacotilles.

Aſſurance ſur *cargaiſon.*

Mais celui qui ſe feroit aſſurer nommément & uniquement *ſur pacotilles*, & qui n'en auroit point, ne pourroit, en cas de ſiniſtre, rien demander aux Aſſureurs, quoiqu'il eût intérêt ſur la cargaiſon générale faite par les Armateurs.

Aſſurance *ſur pacotille.*

Si dans la police on avoit ſpécifié la choſe qu'on a voulu faire aſſurer, & qu'elle n'eût pas été chargée, l'Aſſurance ſeroit nulle, quoiqu'on eût pour ſon compte d'autres marchandiſes dans le Navire.

La ſpécialité déroge à la généralité.

Iſaac Bellard, Horloger, s'étoit fait aſſurer, de ſortie de Port-au-Prince, la ſomme de 600 liv. *ſur facultés conſiſtant en écailles*, chargées dans le Vaiſſeau du Roi *la Ste. Anne.* On n'avoit chargé pour ſon compte que de l'indigo. Le Navire périt : Sentence du mois de Novembre 1763, qui mit le ſieur Kick, Aſſureur, hors de Cour & de procès.

Le mot *ſur le corps*, ainſi que je viens de le dire, embraſſe dans ſa généralité tout ce qui regarde le Navire : tels ſont la coque du Vaiſſeau, ſes agrès, les munitions de guerre & de bouche, les avances aux équipages, & tout ce qui a été dépenſé pour la *miſe hors.* Mais celui qui ſe feroit aſſurer, par exemple, *ſur les victuailles* qu'il n'auroit pas fournies, ne pourroit réclamer l'Aſſurance, ſous prétexte qu'il auroit intérêt ſur tout autre objet du Bâtiment.

§. 2. Aſſurance ſur le corps.

L'Aſſurance ſur le corps ne s'étend point aux marchandiſes, ni celle ſur les marchandiſes ne s'étend point au Navire, à moins que les Parties ne l'ayent voulu, & que leur volonté reſpective à l'époque du Contrat ne paroiſſe d'une maniere évidente. Car en regle générale, & ſur-tout en cette matiere,

§. 3. Aſſurance ſur le corps, embraſſe-t-elle les facultés *& vice verſa?*

le contenu n'eſt pas le contenant. *Aſſecuratio facta de navi ſimpliciter, in dubio intelligitur de corpore navis, & non de mercibus in eam invectis; & e contra aſſecuratis mercibus, non venit navis, niſi ex conjecturis aliter intelligatur.* Roccus, *not.* 16. Santerna, *part.* 4, *n.* 69 & 72. Caſaregis, *diſc.* 127. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 20. *V.* mon Traité des Contrats à la Groſſe, *ch.* 5, *ſect.* 1.

§. 4. Aſſurance ſur *corps & ſur facultés.*

Les Aſſurances pourront être faites ſur le corps & ſur les marchandiſes, *conjointement ou ſéparément*, *art.* 7, *h. t.*

L'Aſſurance eſt faite *ſéparément*, lorſque je fais aſſurer telle ſomme ſur corps, & telle autre ſur facultés. Dans ce cas, le corps forme une maſſe diſtincte & ſéparée de celle des facultés.

A Bourdeaux on ſtipule que *chaque objet formera ſon capital particulier, comme s'il y avoit une police ſur corps, & une autre ſur facultés.* Mais cette précaution eſt ſuperflue. Les deux Aſſurances conçues dans le goût que je viens de le dire, n'en ſont pas moins diſtinctes, quoique compriſes dans le même inſtrument.

L'Aſſurance eſt faite conjointement, lorſque je me fais aſſurer une même ſomme *ſur corps & facultés.* Dans ce cas, le corps & les facultés forment une ſeule maſſe. *Non ſunt duæ obligationes per ſe, ſed una mixta.*

En cas d'innavigabilité du Navire, comment diviſer les Aſſurances faites conjointement ſur corps & facultés?

Mais ſi pendant le voyage, le Navire a été condamné pour cauſe d'innavigabilité, & que les marchandiſes ayent été tranſbordées dans un autre Vaiſſeau, on eſt alors obligé de diviſer les Aſſurances *conjointement* faites.

Notre Chambre du Commerce, conſultée en 1777 ſur la maniere dont cette diviſion devoit être opérée, fut d'avis que les Aſſurances faites indiſtinctement ſur corps & facultés, *devoient, dans tous les cas, être cenſées porter moitié ſur le corps, & moitié ſur les facultés, s'il n'y a pas une application différente dans la police.*

Dans les conférences qui furent tenues chez moi en Mars & Avril de l'année ſuivante, avec pluſieurs de mes Confreres

res, & quatre Députés de la Chambre, (*) la queſtion fut de nouveau agitée. Les avis furent partagés. Nous ſoutenions que la ſomme confuſément aſſurée, devoit être répartie *au ſol la livre*, ſur le Navire déclaré innavigable, & ſur ſon chargement transbordé dans un autre Vaiſſeau.

L'Ordonnance, diſions-nous, en permettant de faire les Aſſurances *conjointement* ſur corps & ſur facultés, n'a pas entendu parler d'une conjonction labiale, mais bien d'une conjonction *re & verbis*. Il m'eſt permis de ne former qu'un ſeul capital de mon Navire & de ma cargaiſon, & de faire faire des Aſſurances ſur le total.

Par exemple mon Navire vaut . .	L. 20000.
Les marchandiſes chargées valent, ...	100000.
	L. 120000.
Déduiſez le dixieme, ...	12000.
Reſte, que je fais aſſurer, . . .	L. 108000.

Si l'Aſſurance portoit moitié ſur le corps, & moitié ſur les facultés, il arriveroit que j'aurois fait aſſurer ſur le corps 34000 liv. au-delà de ce qu'il étoit permis de faire aſſurer; & ſur les facultés, 46000 liv. de moins.

Malgré ma police d'Aſſurance de 108000 liv., je ſerois à découvert de 46000 liv. ſur les marchandiſes; & je ſerois préſumé m'être fait aſſurer ſur le corps 34000 liv. au-delà de mon intérêt: par où je ſerois expoſé à la nullité, & à la confiſcation prononcées par l'art. 22, *h. t.*

(*) Les *Avocats*, étoient MM. Brès, ancien Aſſeſſeur; Richard, alors Aſſeſſeur; Gignoux, Paſtoret, Vitalis, & moi. Les *Négocians*, étoient MM. Clary, Crudere, Peirier, anciens premiers Echevins, & Lejeans aîné.

La regle qu'on vouloit établir & que nous combattions, étoit donc contraire au texte de l'Ordonnance, à la diſpoſition du droit commun, & à la loi du Contrat.

On répliquoit qu'il ſeroit loiſible aux Parties de faire dans les polices une application différente; mais 1°. un Négociant peut avoir des raiſons pour ne pas faire l'application dont on parloit. 2°. L'Ordonnance maritime permet expreſſément le contraire. 3°. Les opérations des Négocians doivent être libres, &c.

Cette queſtion fut décidée par la Déclaration du 17 Août 1779, art. 10, dont voici la teneur.

» Dans le cas où le Navire & ſon chargement ſeront aſſu-
» rés par la même police d'Aſſurance, & pour une ſeule
» ſomme, ladite ſomme aſſurée ſera répartie entre le Navire
» & ſon chargement par proportion aux évaluations de l'un &
» de l'autre, ſi elles ont été portées dans la police d'Aſſuran-
» ce; ſinon la valeur du Navire ſera fixée par Experts d'a-
» près les procès-verbaux de viſite du Navire, & le compte
» de miſe hors de l'Armateur, & la valeur des marchan-
» diſes, ſuivant les diſpoſitions de l'Ordonnance de 1681,
» concernant l'évaluation du chargement ».

Vid. infrà, ch. 16, ſect. 5, où il s'agit du riſtourne.

Aſſurance faite *ſoit ſur corps, ou ſoit ſur facultés.*

J'ai vu des Aſſurances faites *ſoit ſur corps, ou ſoit ſur facultés* d'un tel Navire. Il ſemble d'abord que par cette clauſe, l'Aſſuré ait voulu ſe conſerver le choix de rejetter, ſuivant les occurrences, le riſque des Aſſureurs, ou ſur les facultés, ou ſur le corps; mais ce choix ſeroit odieux, & donneroit lieu à mille fraudes. Je crois que le ſens d'un pareil pacte eſt que l'Aſſurance ſera appliquée ſur le découvert que l'Aſſuré aura ſur l'un ou ſur l'autre objet. Si le découvert étoit égal des deux côtés, l'alternative devroit être convertie en copulative. *Sæpè ita comparatum eſt ut conjunctà pro disjunctis accipiantur; & disjuncta, pro conjunctis. LL.* 29 & 53, ff. *de verb. ſig. L.* 4, *C. eod.*

§. 5. Effets chargés, ou dépenſes faites pendant le cours

Les effets chargés dans le Navire pendant le cours du voyage pour compte de l'Aſſuré, ſont compris dans l'Aſſurance indéfinie des *facultés*.

Les dépenſes faites pour le beſoin du Navire en cours de voyage par l'Armateur aſſuré, ſont également compriſes dans l'Aſſurance indéfinie *du corps*.

du voyage, ſont-ils compris dans l'Aſſurance générique?

Pour que l'Aſſurance ſoit valable, il ſuffit que l'aliment du riſque exiſte lors du ſiniſtre; & peu importe que la matiere de ce riſque ait été completée avant ou depuis le départ; à moins que quelque pacte du contrat ne s'y oppoſe.

Le Capitaine de mon Navire a ordre de toucher en tel endroit, pour achever ſon armement, ou pour prendre le reſte de la cargaiſon: mes Aſſurances indéfinies comprendront le total de la dépenſe faite ou à faire, ſans qu'il ſoit beſoin d'autre indication que celle de ſtipuler qu'il ſera permis au Capitaine *de faire échelle*. Elles embraſſeront les nouvelles marchandiſes chargées, & même celles qui ſeront ſubrogées aux premieres.

Il a même été jugé que le mot *facultés*, comprend les Negres achetés en Guinée, lieu de relâche, & embarqués pour les Iſles Françoiſes. *Suprà ch.* 8, *ſect.* 4.

L'Aſſurance de *mes marchandiſes*, ſans rien dire de plus, comprend-elle les marchandiſes chargées depuis la ſignature de la police?

Voici un cas traité par les Docteurs. Je fais *aſſurer mes marchandiſes*, ſans m'expliquer davantage. Lors de la ſignature de la police, je n'avois chargé de marchandiſes dans le Navire que pour deux mille ducats. J'y charge enſuite d'autres effets. Le Navire périt. Roccus, *n.* 33, décide que les Aſſureurs ne ſont garants de la perte que juſqu'à la concurrence de 2000 ducats. *Aſſecurator tenetur tantùm pro ſummâ mercium ducatorum* 2000, *quam tempore aſſecurationis habebat in navi, & non pro aliis poſtea ſuperadditis.*

Mais, pour admettre la doctrine de Roccus, il faudroit ſuppoſer que l'Aſſureur ſe fût indéfiniment obligé de payer, en cas de perte, la valeur de *toutes mes marchandiſes*, & que par la police on n'eût déterminé aucune ſomme. Il ſeroit alors juſte de reſtraindre l'obligation aux effets qui ſe trouvoient dans le Navire à l'époque du Contrat.

C'eſt ainſi que la queſtion eſt poſée par Marquardus, lib. 2, cap. 13, n. 37. *An Aſſecurator, qui de mercium omnium pe-*

riculo indeterminatè cavit, earum etiam teneatur præſtare jacturam, quæ tempore aſſecurationis conſtitutæ in navi non fuerunt! Il décide que dans ce cas, l'Aſſurance indéfinie, & ſans déſignation de ſomme, comprend les ſeules marchandiſes qui, lors du Contrat, ſe trouvoient déja chargées, & nullement celles qui l'ont été depuis; à moins que par un pacte ſpécial on n'eût dit qu'on faiſoit également aſſurer celles-ci. Cette doctrine eſt répétée par tous nos Auteurs. Santerna, *part.* 3, *n.* 49. Straccha, *gl.* 6, *n.* 9. Roccus, *n.* 33. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 145, *& diſc.* 7, *n.* 17.

Je n'ai jamais vu des Aſſurances dreſſées dans le goût de celles dont ces Auteurs parlent. Notre uſage eſt que chaque Aſſureur détermine la ſomme pour laquelle il prend riſque; & la police porte que ce riſque court ſur les facultés & marchandiſes, depuis le jour qu'elles *ont été ou ſeront chargées* dans le Navire, juſqu'à ce qu'elles ſoient débarquées dans le lieu de leur deſtination.

Par ce moyen, l'Aſſurance comprend toutes les marchandiſes qui ſont chargées dans le Navire, ſoit avant, ſoit depuis le Contrat; & même celles qui le ſont pendant le cours du voyage, pourvu que la clauſe de *faire échelle*, ait été ſtipulée. *Infrà ch.* 13, *ſect.* 8.

N. B. Les Docteurs ultramontains ont agité diverſes queſtions, qui ne paroiſſent bonnes que pour l'école. J'étois tenté de les mettre à l'écart; mais 1°. il arrive ſouvent que des points que l'on croyoit être de ſimple ſpéculation, trouvent leur application dans les circonſtances du fait, qui varient à l'infini. 2°. Lorſqu'on veut approfondir une matiere, la théorie ne doit pas être négligée; elle ſert à développer les principes. *C'eſt par elle qu'on devient ſavant dans un art; mais pour y être maître, il faut joindre la pratique à la théorie.*

§. 6. Choſe qui conſiſte en poids, nombre, ou meſure.

Roccus, *not.* 29, dit que ſi l'on fait aſſurer une choſe qui conſiſte en poids, nombre ou meſure, ſans déſigner ni meſure, ni nombre, ni poids, ni ſomme d'argent, l'Aſſurance eſt nulle, parce qu'il eſt impoſſible de connoître quelle choſe on a voulu

faire aſſurer ; comme ſi l'on diſoit : je vous aſſure *une portion du bled* que vous ferez venir du Levant, ſans déterminer ni quantité, ni valeur.

Il eſt difficile que ce cas ſe préſente jamais ; mais s'il ſe préſentoit, (car il n'eſt point de bizarrerie dont l'eſprit humain ne ſoit capable) je croirois que la doctrine de Roccus devroit être ſuivie. La ſtipulation d'une choſe dont on ne connoît ni la valeur, ni la quantité, eſt incertaine, & par conſéquent nulle. *Ubi non apparet, quid, quale, quantumque eſt in ſtipulatione, incertam eſſe ſtipulationem dicendum eſt.* L. 75, ff. *de verb. oblig.*

Le legs ou la ſtipulation *d'un fonds de terre*, ſans déſignation particuliere, ne ſignifie rien. *Fundo non demonſtrato, nullum eſſe legatum, vel ſtipulationem fundi, conſtat. L.* 69, §. 4, ff. *de jure dotium.*

En effet, une motte ou glebe peut être appellée fonds de terre : *quoniam vel ceſpes, vel gleba una, terræ fundus dici poteſt.* Cujas, ſur la loi 13, ff. *de legat.* 1°. Ainſi, une portion de bled peut ſe réduire à un grain, & même à quelque choſe de moins. Pothier, *des obligat., n.* 131.

Choſe dont on ne déſigne ni la qualité, ni la valeur.

Autre cas. Je vous aſſure *cent charges de bled que vous ferez venir du Levant*, ſans déterminer ni qualité, ni valeur. Le Navire qui porte les 100 charges de bled périt. Je ſerai obligé de payer la perte ; mais la valeur du bled ſera eſtimée ſur le pied de la plus baſſe qualité ; parce que dans le doute, on interprete le Contrat en faveur du débiteur. *Vid.* Roccus en l'endroit cité.

§. 7. L'Aſſurance *de mes marchandiſes*, comprend-elle les marchandiſes qui ſont communes à moi & à d'autres intéreſſés ?

Les Docteurs traitent au long la queſtion : *ſi l'Aſſurance indéfinie de mes marchandiſes* comprend les marchandiſes qui ſont communes à moi & à d'autres intéreſſés. Ils ſont diviſés en trois opinions.

Les uns prétendent que cette Aſſurance eſt abſolument nulle.

Les autres ſoutiennent qu'elle eſt valable pour la portion d'intérêt qui appartient à l'Aſſuré. Santerna, *part.* 3, *n.* 58.

Straccha, *gl.* 10, *n.* 9 & 16. Roccus, *not.* 39. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 97; *diſc.* 66, *n.* 11.

Enfin, les troiſiemes ſoutiennent que l'Aſſurance eſt bonne en entier. *Quia quod commune eſt, noſtrum eſſe dicitur.* Kuricke, *pag.* 835, *n.* 13. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 41.

M. Valin, *art.* 3, *h. t. pag.* 32, embraſſe ce dernier avis: *ſur-tout*, ajoute-t-il, *ſi l'Aſſuré a ſtipulé, tant pour ſes aſſociés, que pour lui.*

Dans ce dernier cas, la choſe n'eſt pas ſuſceptible de doute. Mais comment décider la queſtion, ſi dans la police l'Aſſuré n'a ſtipulé que pour lui?

Je crois 1°. que ſi les marchandiſes communes ont été chargées *pour mon compte & celui des autres intéreſſés*, l'Aſſurance que j'aurai fait faire *pour mon compte* ſeul, ne concernera que mon intérêt, parce que rien de plus n'a été aſſuré.

2°. Si le connoiſſement avoit été dreſſé pour compte d'une maiſon de commerce, & ſous le nom ſocial, l'Aſſurance faite pour compte & au nom particulier d'un des aſſociés, ſeroit étrangere aux effets ſociaux. *V. Infrà ch.* 11, *ſect.* 4, §. 2.

3°. Si les marchandiſes communes ont toutes été chargées en mon nom & *pour mon compte*, l'Aſſurance que je ferai faire pour mon compte ſur la totalité des mêmes marchandiſes, profitera à moi ſeul, dans le cas où la ſomme aſſurée n'excede pas l'intérêt que j'avois en la choſe commune. Voici cependant un Arrêt qui paroît contraire à cette aſſertion.

Bernard Girard remit à Jean Reynier, Nocher du Vaiſſeau *le Jaſon*, Capitaine Allemand, une pacotille dont la facture ſe montoit à 371 liv., pour la vendre au Cap François, & recharger le produit dans le même Navire.

Ce Nocher avoit une pacotille à lui propre. Arrivé au Cap François, il vendit l'une & l'autre pacotille. Il chargea en retour, dans le Vaiſſeau *le Jaſon*, *à ſa conſignation & ſous ſa marque*, cinq boucauds, quatre quarts & un ſac café, & un quart indigo. Le connoiſſement ne parloit pas de Girard, quoi-

que le produit de la pacotille de celui-ci, ſe trouvât confondu dans les effets chargés ſous le nom ſeul de Reynier.

Le 15 Janvier 1758, le Navire arriva à Cadix & y fut déſarmé. Reynier chargea *ſous ſa marque & à ſa conſignation* les retraits de la double pacotille dans le Vaiſſeau Hollandois *Jowen Gertrudes Adriana*, & fit aſſurer à Marſeille, *pour ſon propre compte*, la ſomme de 2500 liv. ſur les mêmes effets. Cette Aſſurance qui rempliſſoit ſon intérêt perſonnel, laiſſoit à découvert celui de Girard. Le Vaiſſeau Hollandois fut arrêté par les Anglois, & conduit à Gibraltar, où les marchandiſes furent confiſquées.

Girard ſoutint que pour tout ce qui concernoit ſa pacotille, il s'étoit repoſé ſur Reynier : que l'Aſſurance faite ſur un objet commun, devoit être commune aux deux co-intéreſſés; & qu'un Commiſſionnaire eſt toujours préſumé agir pour l'avantage de ſon Commettant, comme pour le ſien propre. *L.* 31, ff. *mandati*. *L.* 1, ff. *quod quiſque juris*.

Sentence rendue par notre Tribunal Conſulaire en Octobre 1758, qui déclara l'Aſſurance être commune entre Reynier & Girard.

Reynier déclara appel. Il diſoit qu'il s'étoit borné à faire aſſurer l'intérêt qui lui étoit propre; qu'il n'avoit contracté aucune ſociété collective avec Girard; & que ſi le Navire fût arrivé à bon port, Girard auroit refuſé de contribuer au payement de la prime.

La Sentence fut confirmée par Arrêt du 29 Avril 1760, rendu, les Chambres aſſemblées, après trois partages, au rapport de M. de St. Marc. L'avis de M. Pazery, de Thorame, Compartiteur, fut ſuivi. Il y eut dix-huit voix contre ſeize.

Mais 1°. ce procès étoit étranger aux Aſſureurs. Ils avoient payé à Reynier l'entiere perte, attendu que l'Aſſurance étoit relative au connoiſſement : ce qui ſuffiſoit à leur égard. 2°. La queſtion dépendoit plutôt du fait que du droit. Il s'agiſſoit uniquement de connoître & d'interpréter les accords des deux Parties : car la regle générale eſt, que chacun des co-intéreſſés eſt préſumé n'avoir fait aſſurer que pour ſoi.

Cette préſomption, qui eſt bonne entre les co-intéreſſés, ceſſe vis-à-vis des Aſſureurs, leſquels ſeroient non-recevables à oppoſer la queſtion de propriété, à celui qui agit en vertu du Contrat. (*ſuprà ch.* 5, *ſect.* 2.) C'eſt-à-dire, que ſi Reynier eût fait faire des Aſſurances pour la valeur de la double pacotille, les Aſſureurs n'auroient pu s'exempter de payer l'entiere ſomme aſſurée, attendu que le pour compte de la police d'Aſſurance, ſe ſeroit trouvé relatif à celui du connoiſſement.

SECTION II.

Cas où la déſignation doit être ſpécifique.

§. 1. Choſe ſujette à coulage.

» Il ſera fait, (dit l'article 31, *h. t.*) déſignation dans la » police, *des marchandiſes ſujettes à coulage*, ſinon, les Aſ» ſureurs ne répondront point des dommages qui leur pour» ront arriver *par tempête* ». La raiſon en eſt, que les marchandiſes ſujettes à coulage, ſont expoſées à plus de dangers que les marchandiſes ſeches. Voilà pourquoi il eſt néceſſaire que les Aſſureurs en ſoient inſtruits. Pothier, *n.* 104.

Ils ne répondent cependant jamais que du *dommage qui arrive par tempête, & nullement du coulage ordinaire.* Valin *ibid.*, *pag.* 78.

Comme ceux qui font aſſurer le retour, ignorent le plus ſouvent quelles marchandiſes on leur enverra, l'Ordonnance les diſpenſe de la néceſſité de déſigner les marchandiſes ſujettes à coulage, lorſque l'Aſſurance eſt *faite ſur retour des Pays étrangers. d. art.* 31.

§ 2. Choſe ſujette à corruption.

Le Réglement d'Amſterdam, *art.* 17, ſoumettoit à la néceſſité d'une pareille déſignation, ceux qui faiſoient aſſurer des *grains, fruits, ſel, harengs, ſucre, ſuif, beurre, fromage, houblon, melaſſes, miel, rabette, graine de lin, & ſemblables marchandiſes ſujettes à dépérition & dégat.*

Notre Ordonnance ne preſcrit rien de pareil. Elle décide ſeulement en l'art. 29, que » les déchets, diminutions & pertes » qui

» qui arrivent *par le vice propre de la choſe*, ne tomberont point » ſur les Aſſureurs ».

§. 3. Choſes de contrebande, ou hoſtiles.

J'ai parlé ci-deſſus (*chap.* 4, *ſect.* 8; *ch.* 5, *ſect.* 3, *& ch.* 8, *ſect.* 5) des effets de contrebande & des choſes hoſtiles. Dans les cas où il eſt permis de charger des marchandiſes de contrebande ou hoſtiles, il eſt juſte que les Aſſureurs en ſoient inſtruits, attendu l'augmentation du riſque. Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 3. Réglement d'Amſterdam, *art.* 17.

Argent monnoyé. Bijoux.

Les Auteurs qui exigent que la ſpécification de l'argent monnoyé ou des bijoux, ſoit faite dans la police, parlent des eſpeces & des bijoux, dont l'exportation eſt prohibée. C'eſt à ce cas qu'on doit appliquer ce qui eſt dit dans le Guidon de la Mer, & dans le Réglement d'Amſterdam aux endroits cités.

Mais à l'égard de l'argent monnoyé, & des bijoux dont le tranſport n'eſt pas prohibé, il ſuffit qu'on en ait dreſſé un connoiſſement en due forme, pour qu'ils ſoient compris dans l'Aſſurance généralement faite ſur *facultés* ou *marchandiſes*. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 66 & 168; *diſc.* 70, *n.* 15; *diſc.* 129, *n.* 12. Santerna, *part.* 4, *n.* 61 *& ſuivans*. Roccus, *not.* 17 & 67. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 19.

§. 4. Autres objets qu'on doit faire aſſurer d'une maniere ſpéciale.

Deniers à la groſſe.

L'uſage, plutôt que la Loi, permet de faire aſſurer les ſommes qu'on prête à la groſſe. Ce n'eſt qu'accidentellement qu'elles s'identifient à la choſe pour laquelle elles ont été données. Il arrive même quelquefois que l'emploi utile n'en eſt pas fait. Je crois que l'Aſſurance ſur un pareil objet doit du moins être ſpécifiée, & qu'on n'écouteroit pas un Aſſuré, qui, pour éluder le riſtourne, voudroit remplir le vuide de ſon Aſſurance par un billet de groſſe dont il ſeroit porteur, mais dont ſa police ne parleroit point.

Primes.

Je crois encore que celui qui veut inglober dans l'Aſſurance la prime, & ſur-tout les primes des primes, doit le ſpécifier dans l'acte. *Suprà ch.* 8, *ſect.* 12 & 13.

Dixieme.

L'Ordonnance en l'article 20, *h. t.*, exige une ſtipulation ſpéciale au ſujet du dixieme qu'on veut faire aſſurer. *Suprà ch.* 8, *ect.* 7.

Fret acquis.

Il en eſt de même du *fret acquis* que la Déclaration de 1779 permet de faire aſſurer. *Suprà ch.* 8, *ſect.* 8.

Somme qu'on fait réaſſurer.

Il en eſt encore de même de la ſomme qu'on fait réaſſurer. *Suprà ch.* 8, *ſect.* 14.

Bagage du Paſſager.

Si un Paſſager veut faire aſſurer ſes coffres, il les déſignera dans la police, en leur donnant une valeur, laquelle, en cas de ſiniſtre, ſera vérifiée ſur l'état qu'il exhibera de bonne foi.

Déſignation du Navire.

Tout ce que j'ai dit dans le Chapitre 6, touchant le *nom & la déſignation du Navire* conſidéré comme perſonne civile, s'applique au Navire conſidéré comme choſe aſſurée.

Aſſurance *ſur le corps*, comprend-elle la Chaloupe?

Les Docteurs ſe diſputent beaucoup pour ſavoir, ſi en faiſant aſſurer le corps du Navire, on eſt cenſé faire aſſurer la Chaloupe. Mais l'affirmative ne paroît pas douteuſe. Straccha, *gl.* 8, *n.* 7.

Vide ſuprà ch. 6, *ſect.* 7. *Infrà ch.* 12, *ſect.* 41, §. 5.

La police de Londres porte, qu'on aſſure *ſur le corps*, *agrès ou apparaux*, *munitions*, *artillerie*, *chaloupe*, *& autres agrès du Navire*. Mais ce détail eſt ſuperflu. Il ſuffit de dire qu'on aſſure *ſur le corps*. *Suprà ch.* 6, *ſect.* 7, §. 2.

SECTION III.

Choſe confondue avec d'autres.

Si l'Aſſurance portoit, par exemple, ſur 100 cuirs, & que l'Aſſuré en eût 200 de qualités diverſes, pluſieurs Auteurs diſent que l'Aſſureur a le droit d'appliquer ſon riſque ſur la partie qu'il trouve à propos. Roccus, *n.* 53. Santerna, *part.* 4, *n.* 56. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 144.

» Le ſieur Jean Feſquet ſe fit aſſurer 7200 liv. ſur la partie » donnée à la groſſe à Don Joſeph Bayo & Domingo Verry, » ſur les facultés qui ſe trouveroient chargées ſur le Vaiſſeau » *le St. Eſprit*, *dit la Minerve*, Capitaine, *Allemand*, de » ſortie de Cadix juſqu'à la Vera-Crux, & de retour dans

» un Port d'Europe, avec permiſſion de toucher & faire » échelle. » Le Vaiſſeau arriva à la Vera-Crux. La pacotille fut vendue & convertie en piſtoles. Le fret gagné fut également payé. Le Vaiſſeau repartit, uniquement chargé de piaſtres & de piſtoles, procédant tant du fret gagné que de la pacotille aſſurée. Arrivé au Cap, on employa le tout en ſucre & autres denrées, *ſans rien diſtinguer*. Au retour, tempête, & avarie ſimple. On demanda l'avarie aux Aſſureurs, qui dirent que les marchandiſes aſſurées ſe trouvoient confondues avec celles procédant du fret; qu'ainſi ils ne devoient rien, attendu qu'il en reſtoit aſſez pour remplir la ſomme aſſurée. Sentence rendue par notre Amirauté, le 12 Décembre 1749, qui les condamna à entrer dans la répartition générale qui avoit été dreſſée. Car, ſi dans le principe on eût fait la diſtinction des effets reſpectifs, peut-être que les barriques aſſurées auroient été celles qui ſe trouverent vuides. On n'eut aucun égard à la doctrine des Auteurs cités, & je crois qu'on jugea bien.

Si les marchandiſes de divers Aſſurés ſont confondues, ſans pouvoir être diſtinguées, les avaries qu'elles eſſuyent ſont ſupportées par les Aſſureurs reſpectifs, à proportion de leur riſque. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 104.

On peut appliquer à ce dernier cas, la diſpoſition du droit commun. §. 27, *inſt. de rer. diviſio.* L. 27, ff. *de adquir. rer. domin.* L. 3 & 5, ff. *de rei vindicatione.*

Aſſurance faite *ſur des huiles & des barriles*, s'adapte-t-elle à des ſavons?

Ceci nous donne occaſion de traiter la queſtion ſuivante. J'ai fait aſſurer *ſur des huiles & des barriles*. On charge pour mon compte des ſavons. Le Navire périt: les Aſſureurs répondent-ils de la perte? Si le Navire arrive heureuſement, y a-t-il lieu au riſtourne?

On diſtingue deux ſortes de forme: la forme ſubſtancielle, & la forme accidentelle.

La forme ſubſtancielle donne l'être à la choſe: *dat eſſe rei*. Si cette forme vient à manquer, l'eſpece périt, & il en naît une nouvelle. *Commutatâ formâ ſubſtantiali, res non dicitur eadem, ſed diverſa.* Balde, ſur la Loi 9, §. 1, ff. *ad exh.*

Le changement de la forme ſubſtancielle produit une nouvelle eſpece, & fait diſparoître la premiere : *Parit novam ſpeciem, & priorem perimit.* Cujas, ſur la Loi 18, §. *penult.*, ff. *de pign. act. au livre* 29 *Pauli ad edictum.*

Nam quodcumque ſuis mutatum finibus exit,
Continuò hoc mors eſt illius, quod fuit antè.
Lucrece, *lib.* 1, ℣. 790.

La forme accidentelle ne donne pas l'être à la choſe, & venant à changer, elle ne produit pas une nouvelle eſpece; mais la choſe reſte toujours la même, malgré les modifications & les attributs qu'elle reçoit ſucceſſivement.

Cette diſtinction réſulte d'une foule de Textes du droit. Lorſqu'on fait un ouvrage, par le moyen d'une matiere appartenante à autrui, on diſtingue : ſi elle peut être rappellée à ſa premiere nature, l'ouvrage appartient au maître de la matiere ; mais ſi elle ne peut reprendre ſon premier état, l'ouvrage eſt propre à celui qui l'a fait. *Si ea ſpecies ad materiam reduci poſſit, eum videri dominum eſſe, qui materiæ dominus fuerit ; ſi non poſſit reduci, eum potius dominum eſſe qui fecerit.* §. 25, *inſt. de rer. diviſ.* L. 7, §. 7, L. 24, ff. *de adquir. rer. domin.* L. 78, §. 4, ff. *de legat.* 3°.

Ainſi, un vaſe fait de l'or ou de l'argent d'autrui, appartient au propriétaire de la matiere, parce que cette matiere n'a pas changé de nature, ni de forme eſſentielle, & qu'elle peut revenir à ſon premier état. L. 7, §. 7, ff. *de adquir. rer. domin.*

Ainſi, le legs d'une maſſe d'argent, comprend le vaſe qui en a été fait, *& vice verſâ.* L. 88, §. 3, ff. *de legat.* 3°., parce que l'argent ou l'or *ſæpiùs in ſuâ redigi poſſunt initia.* L. 78, §. 4, ff. *eod.* Cujas, *ad Leg. ſi convenerit*, §. *penult.*, *lib.* 29 *Pauli ad edict.*

Le ſavon fabriqué par le moyen de mes huiles & de mes barriles, forme une eſpece nouvelle ; car le ſavon ne peut ſe réduire en barrile, ni en huile.

La laine convertie en drap, perd ſa forme primitive &

ſubſtancielle. *Lana non manet, ſed laneum corpus ſit.* L. 26, ff. *de adquir. rer. domin.*, §. 25, *inſt. de rer. diviſ.*; car on ne pourroit réduire l'étoffe en laine, ſans tout dégrader.

L'Aſſurance ſur des huiles & barriles ne s'adapte point au ſavon qui a été chargé; ni l'Aſſurance ſur des laines, à des balots de drap; ni l'Aſſurance ſur le bled, à des farines.

Il en ſeroit autrement de l'Aſſurance de ſortie du Mexique, ſur des lingots d'or ou d'argent, qui auroient été convertis en vaiſſelle, en piaſtres, ou en quatruples, parce que la vaiſſelle, les piaſtres & les quatruples peuvent ſe réduire en lingots.

L'Aſſurance ſur du bled en ſac, s'adapte au bled chargé en grenier, parce que le débalage ne produit pas une eſpece nouvelle : *Non tam novam ſpeciem facit, ſed eam quæ eſt, detegit.* L. 7, §. 7, ff. *de adquir. rer. dom.*

CHAPITRE XI.

JUSTIFICATION QUE LA CHOSE ASSURÉE a été miſe en riſque.

SOMMAIRE.

SECT. I. *Juſtification de l'intérêt au corps du Navire aſſuré.*

§. 1. *Faut-il juſtifier l'intérêt qu'on fait aſſurer ſur le corps, & comment?*

§. 2. *Juſtification de l'exiſtance du Navire aſſuré.*

SECT. II. *Juſtification du chargement.*

SECT. III. *Du connoiſſement.*

§. 1. *Différence entre la Charte-partie & le connoiſſement.*

De la Charte-partie.

Qu'eſt-ce que le connoiſſement?

On dreſſe un connoiſſement, quoiqu'il y ait Charte-partie.

Le connoiſſement tient lieu de Charte-partie, non vice verſâ.

§. 2. *Forme du connoiſſement.*
Que doit-il contenir ?
Par qui doit-il être ſigné ?
C'eſt au Chargeur à faire ſigner le connoiſſement.
Si le Capitaine met à la voile ſans ſigner les connoiſſemens.
Connoiſſement doit être fait à triple.
Connoiſſement qui intéreſſe le Capitaine & autres gens de l'Equipage.
§. 3. *Le connoiſſement eſt une piece légale.*
§. 4. *Piece privée peut-elle prévaloir au connoiſſement ?*
§. 5. *Les Aſſureurs peuvent débattre le connoiſſement.*
L'Aſſuré ne le peut.
§. 6. *Si les connoiſſemens ne ſont pas conformes.*
Capitaine qui ſigne des connoiſſemens différens de ceux qu'il a déja ſignés.
§. 7. *Marchandiſes doivent être délivrées au Conſignataire déſigné dans le connoiſſement.*
Si deux différens Conſignataires ſe préſentent.
§. 8. *Connoiſſement eſt-il un papier négociable ?*
SECT. IV. *Du* pour compte.
§. 1. *Obſervations générales ſur le* pour compte.
§. 2. *Le* pour compte *du connoiſſement doit-il être relatif à celui de la police d'Aſſurance ?*
§. 3. *Divers exemples du* pour compte.
Pour compte de qui il appartient.
Pour compte de qui il appartiendra, ou de tout autre pour compte énoncé dans le connoiſſement.
Pour quel compte que ce puiſſe être.
Pour compte de Titius, & de tout autre qu'il appartiendra.
Pour compte factice.
Pour compte de telle marque inſérée dans le connoiſſement.
Suis-je compris dans l'Aſſurance que je fais faire pour Titius, ou tout autre qu'il appartiendra ?
Clauſe que le connoiſſement ſera pour compte ſimulé d'un neutre.
Pour compte de moi ou *de Titius.*
Pour compte des intéreſſés.
Pour compte de Pierre & Compagnie.
§. 4. *Uſage d'Italie.*

Pour ſoi, ou autre à qui il appartient.
Pour une perſonne à nommer.
Pour ſoi, ou pour la perſonne qu'on nommera.
Tant pour ſoi, que pour la perſonne qu'on nommera.
§. 5. *Motif de ces diverſes clauſes.*
SECT. V. *Clauſe* que dit être.
§. 1. *Signification de cette clauſe.*
Quelle en eſt la vertu?
§. 2. *Peut-on forcer le Capitaine à ſigner le connoiſſement, ſans y inſérer ladite clauſe?*
§. 3. *Capitaine chargé de la commiſſion, ne peut inſérer ladite clauſe dans le connoiſſement dreſſé par lui-même.*
§. 4. *Connoiſſement qui contient la clauſe* que dit être, *fait-il foi vis-à-vis des Aſſureurs?*
SECT. VI. *S'il n'y a point de connoiſſement, peut-on y ſuppléer?*
SECT. VII. *De la clauſe*, ou autre ſorte d'écriture.
§. 1. *Nature de cette clauſe.*
§. 2. *Pacte qu'en cas de perte, l'Aſſuré ne ſera ſoumis à exhiber rien de plus que l'écrite privée de l'intérêt à lui cédé.*
§. 3. *Uſage au ſujet des pacotilles.*
§. 4. *On a recours aux* autres ſortes d'écritures *pour expliquer les clauſes trop génériques.*
SECT. VIII. *Pacte qu'en cas de perte du Navire, l'Aſſuré ſera diſpenſé de juſtifier le chargement.*
SECT. IX. *Pacte qu'en cas de perte du Navire, le* Réaſſuré *ne ſera ſoumis à rien de plus qu'à montrer la quittance du payement par lui fait.*
SECT. X. *Pacte que le donneur à la groſſe ne ſera obligé, en cas de ſiniſtre, qu'à exhiber à ſes Aſſureurs le Contrat de groſſe.*
Si le pacte dont il s'agit n'a pas été ſtipulé, le donneur qui a fait aſſurer ſon capital, doit juſtifier le chargement effectif.

L'ASSURANCE ne ſauroit ſubſiſter ſans riſque maritime, & ſans l'exiſtence d'un objet qui faſſe la matiere de ce riſque. Il faut de plus que la choſe aſſurée ſe trouve exiſ-

tante dans le Navire, lors du ſiniſtre même, ou du moins que l'objet aſſuré dépende du ſort de la navigation. Telle eſt la regle générale. Guidon de la Mer, *ch.* 7, *n.* 3; de Luca, *de credito*, *diſc.* 111, *n.* 4. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 10, *diſc.* 7, *n.* 1, Roccus, *not.* 97.

Suprà ch. 1, *ſect.* 1 & 4.

Roccus, *not.* 10 & 97, croit que c'eſt à l'Aſſureur à prouver que la choſe aſſurée n'a pas été miſe en riſque, à moins que par la police l'Aſſuré ſe ſoit ſoumis à juſtifier le chargement. Mais l'opinion contraire a prévalu, & a été adoptée parmi nous. L'Aſſurance eſt un Contrat conditionnel qui ne reçoit ſa perfection, qu'autant que la choſe aſſurée a été expoſée aux riſques maritimes; l'Aſſuré doit donc juſtifier qu'il a rempli cette condition; & ce ſeroit contre l'ordre des choſes, qu'en pareil cas les Aſſureurs fuſſent obligés à prouver une négative.

On n'oublie jamais d'inférer dans la police, que l'Aſſuré s'oblige à juſtifier le chargement; mais cette obligation eſt de droit. *Quòd merces reperirentur in navi de tempore aſſerti ſiniſtri, uti fundamentum intentionis aſſecurati, huic probandi onus incumbit.* Caſaregis, *diſc.* 13, *n.* 4 *& ſeq.*

SECTION I.

Juſtification de l'intérêt au corps du Navire aſſuré.

§. 1. Faut-il juſtifier l'intérêt qu'on a fait aſſurer ſur le corps, & comment?

L'Ordonnance *en l'article* 10, *tit. du Greffier*, veut que le Greffier de l'Amirauté tienne un Regiſtre » qui contienne » le nombre, Port & Fabrique des *Vaiſſeaux appartenans aux* » *Bourgeois demeurans dans ſon étendue* ».

L'article 6, *tit. des Navires*, enjoint aux Officiers de l'Amirauté, de faire tous les ans un *état des Vaiſſeaux appartenans aux Bourgeois de leur reſſort.*

Enfin, par le Réglement du premier Mars 1716, *article* 11, » Sa Majeſté veut que les Marchands, ou autres Particuliers » qui

» qui auront fait bâtir ou acheter des Vaiſſeaux bâtis dans les » Ports du Royaume, faſſent leurs déclarations pardevant les Offi- » ciers d'Amirauté du lieu de leur demeure, portant que le Vaiſ- » ſeau leur appartient entiérement, ſans qu'aucun Etranger y » puiſſe avoir part, mais ſeulement des François domiciliés » dans le Royaume; & ſera cette déclaration enrégiſtrée au » Greffe de l'Amirauté, avec les Contrats d'acquiſition, pour » y avoir recours en cas de beſoin. Défend, Sa Majeſté, de » faire de fauſſes déclarations, ou d'enrégiſtrer de faux Con- » trats, ſous peine de confiſcation du Vaiſſeau, & de 1000 » liv. d'amende contre chacun de ceux qui ſe trouveront avoir » part à la fauſſeté ».

Mais la néceſſité de cette déclaration au Greffe, n'eſt preſcrite par le Réglement de 1716, que pour empêcher que les Etrangers du Royaume n'uſurpent le Pavillon François; & l'Ordonnance, aux articles que je viens de citer, ſe borne à établir un point de diſcipline nautique, qui n'a aucune relation au Contrat d'Aſſurance.

L'acquiſition d'un Bâtiment de mer, ou de partie d'un Bâtiment, peut ſe faire *ſous ſeing privé*; & le Contrat public n'eſt requis que pour conſtater l'hypotheque, ou pour fixer les privileges, ainſi qu'on le voit par l'article 3, *tit. des Navires.* Mais il eſt permis à celui qui fait aſſurer le corps du Vaiſſeau, de ſtipuler *qu'il juſtifiera ſa propriété par pieces publiques ou privées*; ſans qu'on puiſſe le faire déchoir de l'effet des Aſſurances, ſous prétexte du défaut de déclaration au Greffe; attendu que cette forme n'eſt pas preſcrite vis-à-vis des Aſſurés.

Les ſieurs Jauffret, Rimbaud & Compagnie de Marſeille, firent aſſurer *pour compte de divers intéreſſés*, & d'ordre des ſieurs Meillan pere & fils de Bayonne, de ſortie du Cap François juſqu'aux Colonies Anglo-Américaines, & de retour à Bourdeaux, 30000 liv. *ſur corps* & cargaiſon du Vaiſſeau l'*Harmonie*, Capitaine Barboutin, *s'obligeant les Aſſurés, en cas de ſiniſtre, de juſtifier de leur propriété au corps, par pieces publiques ou privées.* Les ſieurs Meillan étoient intéreſſés au corps

pour 15000 liv., & ils n'avoient pour preuve de leur intérêt au corps, qu'une déclaration privée faite en leur faveur par les ſieurs Hirigoien freres, Armateurs du Navire. Le Vaiſſeau l'*Harmonie* fit naufrage ſur les Côtes de la Virginie. Arrêt du Parlement d'Aix, rendu en Juin 1781, confirmatif de la Sentence de l'Amirauté de Marſeille, qui condamna les Aſſureurs à payer la perte.

J'ai vu des polices dreſſées à Bourdeaux, par leſquelles les Aſſureurs déclarent n'exiger *aucun compte, ni acte de la valeur & propriété du Navire* aſſuré, autre *que la police* même d'Aſſurance.

Pareilles clauſes ne ſont pas rares parmi nous, ſur-tout, lorſqu'il s'agit d'aſſurer les Navires étrangers de Marſeille. J'ai vu des polices dreſſées par nos Courtiers, où les Aſſureurs *diſpenſent les Aſſurés de rapporter aucun titre, ni pieces, pour juſtifier du coût & de la propriété du Vaiſſeau.*

§. 2. Juſtification de l'exiſtence du Navire aſſuré.

L'Ordonnance, *art.* 56, *h. t.*, ſoumet l'Aſſuré à *juſtifier le chargement* des marchandiſes aſſurées; mais » à l'égard du Na» vire, l'objet eſt réel, & n'a pas beſoin de preuve. Il ne » peut donner matiere à diſcuſſion, que par rapport à l'eſ» timation ». C'eſt ainſi que s'explique Valin *ibid.*, *pag.* 128.

Je conviens que dans l'ordre des choſes, le Navire eſt un *objet réel qui n'a pas beſoin de preuve.* Voici cependant un exemple du contraire.

Le nommé Colvorty, Négociant à Exon en Angleterre, fit offre de ſervice aux ſieurs Beſſon & fils de Marſeille. Ceux-ci écrivirent aux ſieurs Linck, Négocians à Londres, de leur marquer *quelle confiance on pouvoit avoir en cet ami.* Les ſieurs Linck répondirent : *nous nous ſommes informés de lui, & nous ſommes certains qu'il vous ſervira à votre entier contentement.*

En conſéquence, les ſieurs Beſſon & fils donnerent ordre à Colvorty d'acheter pour leur compte 3000 quintaux de blé, & de leur en faire l'expédition le plutôt poſſible.

Colvorty leur répondit qu'il avoit acheté le blé. Il leur donna avis que le blé étoit chargé ſur tels & tels Vaiſſeaux

qu'il leur nomma. Il leur envoya les factures, les connoiſſemens, & autres pieces. Le tout paroiſſoit être en due forme. Pour ſes prétendus débours, il tira ſur les ſieurs Beſſon des lettres de change, qui furent acceptées & payées. Mais les Bâtimens annoncés, & les cargaiſons de blé étoient en peinture. Les pieces dont on vient de parler étoient fauſſes. Colvorty s'enfuit. Un Jugement rendu par contumace à Exon, le condamna à la mort. Les ſieurs Beſſon & fils attaquerent en garantie les ſieurs Linck, leſquels, par Sentence Conſulaire, rendue, à mon rapport, *en Grande Rotte*, le 14 Avril 1753, furent mis hors de Cour & de procès avec dépens; car, par cela ſeul qu'on a donné des informations favorables ſur le compte de quelqu'un, on ne devient pas reſponſable des événemens. L. 7, §. 10. L. 8, ff. *de dolo malo.* L. 2, ff. *de proxenet.*; de Luca, *de cambio, diſc.* 30; *de credito diſc.*, 90. Pothier, *du mandat, n.* 20.

Les ſieurs Beſſon acquieſcerent à cette Sentence, & répéterent de leurs Aſſureurs la prime des Aſſurances devenues nulles par le défaut de riſque maritime.

On ne ſe ſeroit pas attendu qu'on ſuppoſât des Navires qui n'euſſent jamais exiſté; mais il ſuffit que ce cas, quelque extraordinaire qu'il ſoit, puiſſe arriver, pour que nos Négocians (Aſſureurs, Commettans, ou Commiſſionnaires) ſoient attentifs à ſe précautionner contre ce nouveau genre de fraude.

SECTION II.

Juſtification du chargement.

L'article 56, *h. t.*, que je viens de citer, dit qu'en cas de perte, *l'Aſſuré juſtifiera le chargement.*

L'article 57, ajoute, que *les Actes juſtificatifs du chargement & de la perte, ſeront ſignifiés aux Aſſureurs.*

L'article 61 ſe borne au terme générique d'*atteſtation.*

Ce n'eſt que par les articles 62 & 63, où il s'agit des Aſſurances faites pour compte du Capitaine & des Mariniers, que l'Ordonnance exige un *connoiſſement*.

Pourquoi la maniere de juſtifier l'intérêt aſſuré, n'a-t-elle pas été fixée par une regle univoque, tandis que l'Ordonnance renferme un titre ſpécial du *connoiſſement*, & tandis que la néceſſité du connoiſſement eſt requiſe vis-à-vis du Capitaine & des Mariniers, ſi l'Aſſurance eſt faite pour leur compte?

J'en apperçois deux raiſons.

1°. Il eſt des cas où l'Aſſuré eſt dans l'impoſſibilité d'exhiber un connoiſſement. Il faut donc alors ſe contenter des *pieces juſtificatives* ou *atteſtations* qu'on peut avoir, ſauf au Juge à examiner ſi elles ſont de poids.

2°. Le connoiſſement que l'Aſſuré exhibe, eſt une piece probante, mais qui peut être débattue par les Aſſureurs. Voilà pourquoi l'Ordonnance n'a pas voulu ſur ce point s'expliquer d'une maniere ſpécifique, afin de laiſſer aux Tribunaux la liberté de juger, ſuivant les circonſtances, de la validité des preuves qu'on leur préſente : car, comme l'obſerve Caſaregis, *diſc.* 149, *n.* 31, *probationes non ſunt affixæ certo modo, nec certis formulis, ſed remiſſæ ſunt religioni & arbitrio judicantium.*

Vide ſuprà ch. 5, *ſect.* 2, où j'ai parlé de la *queſtion de propriété*, au ſujet des marchandiſes aſſurées.

SECTION III.

Du Connoiſſement.

§. 1. Différence entre la charte-partie & le connoiſſement.

De la Charte-partie.

» Le contrat de *Charte-partie* eſt un contrat par lequel on » loue un Navire en entier ou pour partie, à un Marchand, » pour le tranſport de ſes marchandiſes, & on s'oblige envers » lui de les tranſporter ſur ce Navire au lieu de leur deſtina- » tion, pour une certaine ſomme que le Marchand s'oblige

» réciproquement de payer au locateur pour le fret : c'eſt-à-» dire, pour le loyer du Navire ». Pothier, *contrats maritimes*, *n.* 3.

Cette définition eſt puiſée dans l'Ordonnance, *tit. des Charte-parties, art.* 1. *Vid.* Cleirac, *pag.* 420. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 10, *n.* 5.

Ce contrat s'appelle *Charte-partie, affrétement*, ou *noliſement*. Ordonnance, *art.* 1, même titre.

Charte-partie vient de l'uſage où l'on étoit anciennement de couper en deux la carte ou papier contenant les accords des Parties. Chacune d'elles gardoit en ſon pouvoir la moitié de l'inſtrument, qu'on réuniſſoit enſuite pour vérifier s'il étoit le même.

On ſe ſert des mots *affrétement & fret* ſur l'Océan, & des mots *noliſement & nolis* ſur la Méditerranée.

Cleirac, *pag.* 414, dit que le mot *fret* vient de *fretum*, qui ſignifie un détroit ou bras de mer.

Nolis, vient de *naulum*, qui eſt le loyer du Navire, pour le tranſport des marchandiſes, ou pour le paſſage des perſonnes. *L.* 6. ff. *qui potior in pign.*

Le propriétaire d'un Navire, le *frete*; il s'appelle *fréteur*; il eſt locateur, *locator*. Le Marchand *affrete* le Navire, & s'appelle *affréteur*. Il eſt locataire, *conductor*. *Vid.* Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 10, *n.* 5. Kuricke, *queſt.* 7, Straccha, *de navib. part.* 4, *n.* 7. Targa, *ch.* 25.

La Charte-partie doit être rédigée par écrit, & paſſée entre les Marchands & le Maître ou les Propriétaires du Bâtiment; mais le Maître eſt tenu de ſuivre l'avis des Propriétaires du Vaiſſeau, quand il le frete dans le lieu de leur demeure. *Art.* 1 & 2, *tit. des Chartes-parties.*

La Charte-partie doit contenir le nom & le port du Vaiſſeau, le nom du Maître & celui de l'Affréteur, le lieu & le temps de la charge & de la décharge, le prix du fret ou nolis, avec les intérêts des retardemens & ſéjours (tels que ſtarie & ſur-ſtarie). Il eſt loiſible aux Parties d'y ajouter les autres

conditions dont elles ſeront convenues : *art.* 3, *tit. des Chartes-parties.*

Lorſque le Navire eſt loué en entier, c'eſt un affrétement *per averſionem* : c'eſt-à-dire, que pendant le voyage convenu, l'uſage de l'entier Navire eſt laiſſé à l'affréteur qui peut le faire *Balayer* au retour, & percevoir lui ſeul tous les nolis, droits de paſſage, droit de chapeau, & autres bénéfices. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 10, *n.* 148. Kuricke, *tit.* 3, *art.* 2, *pag.* 699. Vinnius & Peckius, *pag.* 118 & 297. Targa, *cap.* 25, *n.* 5. Cleirac, *pag.* 320 & 415. Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 20.

Le Capitaine ne peut alors rien charger, ni pour ſon compte, ni pour celui d'un tiers, ſans le conſentement de l'affréteur, qui a droit de percevoir le nolis de tous les effets chargés, même des marchandiſes chargées avec ſa permiſſion. *Art.* 2, *tit. du fret.* Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 21 & 22.

Un Capitaine dont le Vaiſſeau avoit été affrété cap & queue, mit dans ſa caiſſe des piaſtres qui lui valurent un nolis de 200 liv. Sentence du 14 Juillet 1750, qui adjugea ce nolis à l'affréteur.

Le Capitaine Jean Friſgezet, Hollandois, commandant le Navire *la Dame Eve*, avoit placé dans ſa Chambre dix-huit balles laine, & un ſurron de cire.

Sentence du 17 Juillet 1750, confirmée par Arrêt du Parlement d'Aix, rendu en Juin 1752, au rapport de M. de Mirabeau, qui condamna ce Capitaine à en payer le fret aux ſieurs freres Grillier affréteurs du Navire.

Les pactes de la Charte-partie doivent être obſervés de part & d'autre, avec autant d'exactitude que de fidélité. Conſulat de la Mer, *ch.* 83, 87 & 100. Jus Hanſeat., *tit.* 5, *art.* 5. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 10, *n.* 186. Cleirac, *pag.* 295.

Qu'eſt-ce que le connoiſſement ?

Le connoiſſement, autrement dit police de chargement, eſt une *reconnoiſſance* que le Capitaine donne des *marchandiſes chargées dans le Navire : art.* 1, *tit. des connoiſſemens.* Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 8. Pothier, *n.* 144. Le Chevalier

d'Abreu, *part.* 1, *ch.* 2, §. 8. Hubner, *part.* 2, *ch.* 3, §. 10, *n.* 6.

On dresse un connoissement, quoiqu'il y ait Charte-partie.

Quoiqu'il y ait une Charte-partie, il ne faut pas moins dresser un connoissement des marchandises chargées ; car, de ce qu'on a promis de charger une telle quantité de marchandises dans un Navire, il ne s'ensuit point qu'on ait rempli l'engagement contracté. Valin, *tit. du connoissement*, *tom.* 1, *pag.* 597. Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 16.

Le connoissement tient lieu de Charte-partie, *non vice versâ.*

» Les connoissemens tiennent lieu de Charte-partie, & valent même plus, en ce qu'ils en prouvent l'accomplissement. » En effet, on ne prend la précaution de signer une Charte-partie, que pour s'assurer, de la part du Propriétaire ou du » Maître du Navire, que ceux qui ont promis de charger une » certaine quantité de marchandises, satisferont à leur engagement ; & de la part de ceux-ci, que le Maître qui leur » a promis place dans son Navire, remplira également sa promesse. Or cela devient comme inutile, au moyen des connoissemens, qui font la preuve complette que les engagemens pris de part & d'autre dans la Charte-partie ont été » exécutés ». Valin, *tom.* 1, *pag.* 599.

§. 2. Forme du connoissement.

A l'exemple de la Charte-partie, le connoissement doit être rédigé par écrit. *Vid.* Valin, *art.* 1, *tit. des Chartes-parties.* Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 11 & 13.

Que doit-il contenir ?

» Les connoissemens contiendront la qualité, quantité & » marque des marchandises ; le nom du Chargeur, & celui » auquel elles doivent être consignées ; les lieux du départ & » de la décharge ; le nom du Maître, & celui du Vaisseau, » avec le prix du fret ». *Art.* 2, *tit. des connoissemens.*

On doit y énoncer la *qualité générique*, *extérieure & apparente* des effets chargés. Valin *ibid.* Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 17.

On doit énoncer la *quantité* des balles & autres effets faciles à être distingués ; mais pour ce qui est des grains, le Capitaine ne peut en attester la quantité, s'il n'a pas assisté au mesurage. La clause *que dit être* le met à couvert de toute recherche sur ce point. *Infrà sect.* 5.

On ne doit pas oublier de déſigner *la marque*, afin de prévenir les équivoques.

Il n'eſt pas néceſſaire de déſigner nommément la perſonne du Conſignataire. Il eſt permis de ſtipuler que la marchandiſe ſera conſignée *au porteur du connoiſſement*, ou *à l'ordre d'un tel*; ou à tel, *& qui pour lui ſera.*

Au reſte, ſi on a omis d'inférer dans le connoiſſement quelques-unes des énonciations preſcrites par l'Ordonnance, l'acte n'en eſt pas moins valable, pourvu qu'on puiſſe y ſuppléer d'ailleurs. Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 15.

Par qui doit-il être ſigné?

Le connoiſſement doit être ſigné par le Maître ou par l'Écrivain du Navire. *Art.* 1, *tit. du connoiſſement.*

On peut obliger le Capitaine à ſigner le connoiſſement dès que la marchandiſe eſt à bord; faute de quoi, il eſt permis de ſe pourvoir en Juſtice, pour faire ordonner que le Capitaine ſignera le connoiſſement ſans délai, ou que la Sentence vaudra ſignature. Valin *ibid. pag.* 598 *&* 601.

Straccha, *gl.* 11, *n.* 55, parle d'un abus qui s'étoit gliſſé en certains Pays d'Italie, de faire ſigner en blanc les connoiſſemens par le Capitaine ou l'Écrivain.

Un pareil abus ne s'eſt jamais introduit parmi nous; mais puiſque nos Aſſureurs ſignent en blanc les polices d'Aſſurance, la même pratique pourroit bien être miſe en œuvre au ſujet des connoiſſemens! Par ce moyen on acheveroit de tout bouleverſer.

C'eſt au Chargeur à faire ſigner le connoiſſement.

Le Capitaine n'eſt pas obligé de ſe porter chez les Chargeurs pour ſigner le connoiſſement. Ceux-ci ſont *tenus de le lui préſenter*, du moins vingt-quatre heures après que le Vaiſſeau aura été chargé. *Art.* 4, *tit. des connoiſſemens.*

Si le Capitaine met à la voile ſans ſigner les connoiſſemens.

Si les Chargeurs laiſſent partir le Navire ſans avoir fait ſigner les connoiſſemens, ils doivent l'imputer à leur négligence.

En Avril 1763, les ſieurs Boyetet & Agnel chargerent pour leur compte quatre ballots de drap ſur la Corvete *la Caldéenne*, Capitaine Bonnecorſe, deſtinée pour Smyrne. Ce Capitaine partit de Marſeille le 15 Mai ſuivant, ſans que Boyetet & Agnel euſſent fait ſigner leur connoiſſement.

Le

Le même jour, après midi, ils préſenterent Requête, par laquelle ils requirent qu'il fût fait injonction au Capitaine Bonnecorſe, en la perſonne des ſieurs Roux freres ſes Armateurs, de ſigner le connoiſſement, ſous l'offre de vérifier que les quatre balots drap avoient été chargés dans la Corvette. Sentence interlocutoire, rendue le lendemain, qui admit les demandeurs à vérifier le fait allégué.

La vérification ayant été faite par une Enquête, le Tribunal de notre Amirauté, par Sentence rendue le 18 du même mois, » ayant aucunement égard à la Requête de Boyetet & » Agnel, ordonna que la préſente Sentence leur tiendroit lieu » de connoiſſement, & mit les ſieurs Roux freres & le Ca- » pitaine Bonnecorſe hors de Cour & de procès *avec dépens* ».

Les ſieurs Boyetet & Agnel appellerent de cette Sentence, au chef qui les avoit condamnés aux dépens. Elle fut confirmée par Arrêt du 30 Mai 1765, au rapport de M. de Ravel des Crottes.

Connoiſſement doit être fait triple.

» Chaque connoiſſement ſera fait triple. L'un demeurera au » Chargeur, l'autre ſera envoyé à celui auquel les marchan- » diſes doivent être conſignées, & le troiſieme ſera mis entre » les mains du Maître ou de l'Écrivain ». *Art.* 3, *tit. des connoiſſemens.* Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 8.

Connoiſſement qui intéreſſe le Capitaine, & autres gens de l'Équipage.

» Les connoiſſemens que l'Écrivain ſignera *pour ſes parens*, » ſeront paraphés, en Pays étrangers, par le Conſul, & en » France, par l'un des principaux Propriétaires du Navire, à » peine de nullité ». *Art.* 7, *tit. de l'Écrivain.*

La même formalité doit être obſervée au ſujet des connoiſſemens que le Capitaine ſigne pour ſes parens. Valin, *ibid. tom.* 1, *pag.* 454.

» Le Maître qui aura fait aſſurer des marchandiſes chargées » dans ſon Vaiſſeau pour ſon compte, ſera tenu, en cas de » perte, d'en juſtifier l'achat, & d'en fournir un connoiſſement » ſigné de l'Écrivain & du Pilote ». *Art.* 62, *h. t.*

» Tous Mariniers & autres qui rapporteront des Pays étran- » gers, des marchandiſes qu'ils auront fait aſſurer en France, » ſeront tenus d'en laiſſer un connoiſſement entre les mains

» du Conſul ou de ſon Chancellier, s'il y a Conſulat dans le » lieu du chargement, ſinon entre les mains d'un notable » Marchand de la Nation Françoiſe ». *Art.* 63, *h. t.*

Le motif de ces divers articles eſt de prévenir l'abus des faux connoiſſemens que les Capitaines & les Mariniers pourroient fabriquer après coup, ſoit pour alléguer, en cas de perte du Navire, un riſque imaginaire; ſoit pour ſubſtituer un faux *pour compte*, au véritable, en cas d'heureuſe arrivée du Bâtiment. Pothier, *n.* 145 & 146.

§. 3. Le connoiſſement eſt une piece légale.

Le connoiſſement eſt une piece légale, lorſqu'elle eſt dreſſée en la forme preſcrite par l'Ordonnance.

C'eſt une piece authentique, puiſqu'elle eſt ſignée par le Capitaine qui eſt Officier public, ou par ſon Écrivain qui le repréſente.

Elle prouve la quantité & la qualité des marchandiſes embarquées. *Apocæ oneratoriæ probant exiſtentiam, quantitatem & qualitatem riſici, pro ut in apocis deſcribitur, & denominatæ fuerint merces.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 111; *diſc.* 10, *n.* 25; *diſc.* 25, *n.* 5; *diſc.* 212, *n.* 6.

Notre Ordonnance maritime ne ceſſe de donner aux connoiſſemens, le caractere de *pieces juſtificatives.*

L'article 8, *tit. du jet*, dit que » pour juger de la *qualité* des » effets jettés à la mer, les connoiſſemens ſeront préſentés ».

L'article 1, *tit. des lettres de marque*, met au rang » des » pieces juſtificatives de l'*état & qualité* du chargement, les » Chartes-parties & les connoiſſemens ».

Enfin, ſuivant l'article 9, *tit. du Capitaine*, » le Capitaine » doit rendre compte ſur le pied des connoiſſemens ».

Le connoiſſement eſt la *véritable & ſpécifique preuve du chargement*, dit Valin, *art.* 1, *tit. des connoiſſemens*, *pag.* 597; *art.* 9, *tit. du Capitaine*, *pag.* 373.

» Ce n'eſt pas ſeulement entre le Capitaine & le Marchand » Chargeur, que le connoiſſement fait foi; il fait foi tout de » même contre les Aſſureurs & toutes autres perſonnes, ſauf les » preuves de fraude & de colluſion ». Valin, *tom.* 1, *pag.* 604.

» Il eſt évident que cette reconnoiſſance eſt une preuve » non ſuſpecte de la quantité des marchandiſes qui ont été

» chargées ſur le Vaiſſeau ; car le Maître, qui eſt obligé de les » repréſenter lors de l'arrivée du Vaiſſeau au lieu de ſa deſti- » nation, a intérêt de ne pas comprendre dans le connoiſſe- » ment plus qu'il n'y en a ». Pothier, *n.* 144.

§. 4. Piece privée peut-elle prévaloir au connoiſſement ?

Nos polices d'Aſſurance portent ordinairement, que l'Aſſuré juſtifiera ſon intérêt *par connoiſſement ou autre ſorte d'écriture.*

Cette clauſe, *ou autre ſorte d'écriture*, n'a jamais été entendue qu'à l'effet de ſuppléer à la police de chargement, par d'autres preuves juſtificatives du chargé, dans les cas où l'on n'a point de connoiſſement, & non à l'effet que l'écriture privée puiſſe l'emporter ſur la preuve publique & authentique du connoiſſement même.

S'il en étoit autrement, l'Aſſuré de mauvaiſe foi auroit la liberté de remplir ou de riſtourner l'Aſſurance par le moyen d'une piece privée qu'il exhiberoit, ou qu'il cacheroit, ſuivant les cas de perte ou d'heureuſe arrivée, & relativement à ſon intérêt perſonnel.

Valin, *art.* 57, *h. t.*, *pag.* 129, dit que *le connoiſſement eſt la piece véritablement probante, & qu'on n'admet rien contre ſa teneur.*

Telle eſt la Juriſprudence de notre Amirauté. Lorſqu'il y a un connoiſſement, on s'y arrête pour le conférer avec l'Aſſurance, ſans conſidérer les aſſertions contraires renfermées dans des écrites privées, & même dans des factures. Ainſi jugé par notre Amirauté le 7 Juin 1758, contre le ſieur Louis Journu ; le 20 Mars 1759, contre le ſieur Jerome Tiran ; en Avril 1764, contre Mre. Rapally, Prêtre, en faveur des ſieurs Beauſſier, Perrot & Compagnie ; en 1771, contre Valbonnet & Compagnie, en faveur de Jean-Baptiſte Julien. M. Maſſel écrivoit contre Tiran & l'Abbé Rapally.

Lorſque je dis qu'on ne doit pas s'arrêter aux aſſertions contraires, renfermées même dans des factures, j'entends parler des factures qui ſont l'ouvrage de l'Aſſuré ſeul, & non de celles qui, étant ſouſcrites par le Capitaine, peuvent, ſuivant les circonſtances du fait, ou ſervir à déterminer le *pour compte* générique, inſéré dans le connoiſſement général, ou ſuppléer au connoiſſement même.

§. 5. Les Assureurs peuvent débattre le connoissement.

Les Assureurs peuvent débattre le connoissement, & constater par toute sorte & maniere de preuves, la fraude dont on voudroit les rendre la victime. *Art.* 61, *h. t.* Straccha, *gl.* 11, *n.* 53.

J'en ai vu divers exemples. Arrêt du 2 Février 1741 dans la Cause de Montaner de Collioures. Autre Arrêt du 11 Juin 1753, en faveur de Jean-Baptiste Boule & Peyrier.

L'Assuré ne le peut.

Mais vis-à-vis de l'Assuré, le connoissement *est la piece véritablement probante, & l'on n'admet rien contre sa teneur.* Valin, *art.* 57, *h. t. pag.* 129.

§. 6. Si les connoissemens ne sont pas conformes.

L'article 6, *tit. des connoissemens*, dit : » qu'en cas de diversité entre les connoissemens d'une même marchandise, » celui qui sera entre les mains du Maître, fera foi, s'il est » rempli de la main du Marchand, ou de celle de son Commissionnaire ; & celui qui sera entre les mains du Marchand, » sera suivi, s'il est rempli de la main du Maître ».

Il est difficile que le cas dont cet article parle, arrive jamais, parce qu'il est d'usage que les connoissemens sont remplis de la main du Marchand ou de ses Commis, & que la veille du départ, on les présente au Capitaine qui les signe tous.

Mais si la diversité se trouvoit entre les connoissemens remplis de la même main, il suffiroit que le connoissement qui est au pouvoir du Maître, fût rempli de la main du Marchand ou de son Commis, pour faire foi.

Capitaine qui signe des connoissemens différens de ceux qu'il a déja signés.

Casaregis, *disc.* 10, *n.* 116, dit que le Capitaine qui a signé des connoissemens pour consigner les marchandises en tel lieu & à telle personne, peut en signer de seconds pour une destination & une consignation différentes ; mais *au n°. suivant* il ajoute, que cela n'est pas permis, si les choses ne sont plus en leur entier : *limita si res non essèt amplius integra.* De sorte que si les premiers connoissemens ne sont pas tous supprimés, le Capitaine ne peut en signer de nouveaux, sans risquer de se voir, lors de son arrivée, condamner à une double consignation.

§. 7. Marchandises doivent être délivrées au consignataire désigné dans le connoissement, sans qu'on puisse élever contre

lui la queſtion de propriété. Caſaregis, *diſc.* 25, *n.* 7. *Supra ch.* 5, *ſect.* 3. Sa quittance libere le Capitaine. *Art.* 5, *tit. du connoiſſement.*

vrées au Conſignataire déſigné dans le connoiſſement.

Si deux différens Conſignataires ſe prétendent.

Nogues & Compagnie de Carthagêne, chargerent dix ballots de ſoie ſur la Tartane *St. Jean*, Capitaine François Arnaud, pour porter à Marſeille, & en faire la conſignation *au porteur du connoiſſement.*

Ce connoiſſement fut fait à quatruple. Le 20 Octobre 1753, Nogues & Compagnie en envoyerent un aux ſieurs Caſamajor & Dabadier d'Alicant, qui le firent paſſer aux ſieurs Jeaume & Lieutaud, leurs Correſpondans à Marſeille, avec ordre de retirer les dix ballots de ſoie à leur arrivée.

Le 31 du même mois d'Octobre 1753, Nogues & Compagnie envoyerent un ſecond connoiſſement des mêmes ballots de ſoie au ſieur Camy de Madrid, lequel le fit paſſer au ſieur Rey l'aîné. Celui-ci fit faire 21000 liv. d'Aſſurances.

Le Navire arriva à Marſeille. Les ſieurs Jeaume & Lieutaud, & le ſieur Rey l'aîné, réclamerent, chacun de leur côté, l'entiere marchandiſe en vertu de leur connoiſſement *au Porteur.*

Une premiere Sentence ordonna la vente proviſoire des dix ballots de ſoie, dont le produit fut dépoſé entre les mains d'un Courtier de change.

La queſtion au fonds fut beaucoup agitée. Le Tribunal crut que le poids des raiſons étoit égal de part & d'autre; & par Sentence du 1er. Août 1754, il fut ordonné que le produit des ſoies, ſeroit délivré moitié au ſieur Rey, & moitié aux ſieurs Jeaume & Lieutaud, dépens compenſés.

Ceux-ci appellerent au Parlement. Le principal moyen qu'ils alléguoient en droit, étoit de dire que leur connoiſſement ayant été expédié par Nogues & Compagnie, onze jours avant l'envoi du ſecond, ils étoient les premiers en quaſi-poſſeſſion de la choſe, & devoient être préférés: *quia occupantis melior ſolet eſſe conditio, quàm cæterorum.* L. 52, ff. *de peculio.* *L.* 10, ff. *eod.* *L.* 10, ff. *de pignoribus.* En fait, ils ſoutenoient que les ſoies appartenoient à eux ſeuls; de quoi ils rapporterent en cauſe d'appel diverſes preuves.

Arrêt rendu en Mai 1755, qui, réformant la Sentence, adjugea à Jeaume & Lieutaud l'entier produit des ballots de ſoie. En conſéquence, il y eut riſtourne aux Aſſurances faites par le ſieur Rey.

Autre déciſion. Jean-Baptiſte Roux, étant au Cap François, chargea *pour compte de qui il appartiendra, & à la conſignation du ſieur Jean-Baptiſte Rey* ſon créancier, ſix barriques ſucre ſur le Vaiſſeau *la Provençale*, Capitaine Bouquier. L'un des connoiſſemens fut envoyé au ſieur Rey. Quelque temps après, Roux vendit à Fenouillot ces mêmes barriques ſucre, ſans les déplacer : car le Capitaine déja lié par le connoiſſement envoyé, refuſa de les débarquer. Cette vente fut écrite au dos du connoiſſement qui étoit au pouvoir de Roux, & qui fut remis à Fenouillot. Sentence du 29 Avril 1750, rendue à mon rapport, qui adjugea les ſix barriques ſucre au ſieur Jean-Baptiſte Rey, lequel étoit préſumé en être ſaiſi, depuis qu'elles avoient été chargées à ſa conſignation.

Pareille Sentence rendue le 22 Mai 1750 au rapport de M. Duqueſnay, qui adjugea aux ſieurs Jerome Guieu & Maurice Linchou, 36 balles laines, chargées *à leur conſignation pour compte de qui il appartiendra*, par Linchou & fils de Conſtantinople, ſur la Barque *Ste. Anne l'Incomparable*, & vendues après coup au nommé Bourdon par une déclaration privée, écrite au dos d'un des connoiſſemens.

§. 8. Le connoiſſement eſt-il un papier négociable ?

Valin, *art.* 3, *tit. du Navire*, *tom.* 1, *pag.* 572, ſoutient qu'il eſt permis de vendre les effets qui ſont en mer ou aux Colonies. » Et ſous-prétexte, dit-il, que la tradition ne peut » s'en faire, non plus que la ſignification de la ceſſion, on » ne doit pas exiger, pour y ſuppléer, que le ceſſionnaire » faſſe enrégiſtrer la ceſſion au Greffe de l'Amirauté du lieu » du départ du Navire, afin de notoriété, ou qu'il obſerve » quelqu'autre formalité. Il ſuffit qu'il ſoit porteur des factures, » ou des connoiſſemens des marchandiſes dont le tranſport lui » eſt fait, ſoit par un ordre à ſon profit au dos de ces pie- » ces, ſoit par un acte ſéparé pardevant Notaires, ou ſous » ſignature privée ; d'autant plutôt que tout eſt à ſes riſques, » dès l'inſtant du tranſport.

» Tel eſt l'uſage conſtant du commerce, fondé ſur ce qu'il » importe extrêmement de favoriſer la rapidité de ſes opéra- » tions; ou plutôt ſur la néceſſité de les mettre à couvert » d'atteinte, dès qu'elles ſont exemptes de fraude; ſans quoi il » tomberoit néceſſairement, tant au dedans qu'au dehors du » Royaume.

» C'eſt auſſi ſur ce principe, que par Arrêt du Parlement » du 11 Mars 1752, infirmatif d'une Sentence de la Séné- » chauſſée de cette Ville de la Rochelle, du 20 Juin 1747, » (ledit Arrêt rendu en la quatrieme Chambre des Enquêtes, » au rapport de M. de Lépine de Grainville, en faveur du » ſieur Etienne-Louis Denis, Négociant de cette Ville, contre » quelques créanciers du ſieur Beltremieux ſon gendre, en » faillite,) les ceſſions que celui-ci, long-temps avant ſa failli- » te, avoit faites au ſieur Denis de pluſieurs factures de mar- » chandiſes à lui appartenantes, & qui étoient, tant ſur nos » mers que dans nos Colonies, furent confirmées, (avec » dommages & intérêts, liquidés depuis à plus de 60000 liv.) » quoique ces ceſſions n'euſſent point été enrégiſtrées au Greffe » de l'Amirauté, & que la ſignification n'en eût point été faite » à ceux qui étoient les dépoſitaires des effets, avant la faillite » dudit ſieur Beltremieux ».

Mais ces ſortes de ceſſions déferent au ceſſionnaire un ſim- ple droit *ad rem*, qui lui donne pouvoir de requérir la dé- livrance des effets indiqués, ſans le mettre en poſſeſſion effec- tive de la choſe même. Ainſi, juſqu'à ce que la tradition réelle ait été faite dans un temps utile au porteur du connoiſſement, il n'a qu'une action perſonnelle, qui eſt ſubordonnée aux droits du tiers.

Je crois donc qu'une pareille ceſſion ne ſauroit nuire, ni au privilege du vendeur primitif, non payé du prix, ni au privilege du donneur à la groſſe, ni aux droits de la maſſe des créanciers. Telles ſont nos regles. Le connoiſſement n'a jamais été conſidéré parmi nous comme un papier négocia- ble. Le tranſport du titre eſt une tradition feinte, qui s'évanouit par la faillite ou l'inſolvabilité notoire du cédant.

Si la doctrine que je combats étoit adoptée, elle fourniroit aux banqueroutiers un moyen très-facile d'éluder leurs engagemens maritimes.

Tout ce que je viens de dire, a lieu dans le cas même où il s'agit d'une marchandiſe qui doit être conſignée *au porteur du connoiſſement*. Ce porteur n'eſt rien de plus que le mandataire du Propriétaire véritable. Si les effets lui avoient été conſignés dans un temps utile, la ceſſion faite en ſa faveur ſeroit valable, ſauf le cas de fraude ; mais ſi la faillite du cédant ſurvient avant la conſignation effective, les droits du tiers ſont conſervés en leur entier.

C'eſt aſſez qu'on ait attribué parmi nous aux polices d'Aſſurance la qualité de *papier négociable* ; mais cet uſage eſt une exception à la regle générale, & ne doit pas être tiré à conſéquence. L'Arrêt rendu en faveur de Jeaume & Lieutaud, eut pour motif les circonſtances particulieres de la Cauſe.

SÉCTION IV.

Du pour compte.

§. 1. Obſervations générales ſur le *pour compte.*

Dans le commerce, comme dans la ſaine politique, *le ſecret eſt l'ame des affaires*, & le moyen de les faire réuſſir. Ce ſecret, inſpiré par la ſageſſe, dirigé par la prudence, & exempt de tout eſprit de fraude, eſt une vertu auſſi utile que néceſſaire dans la conduite de la vie. C'eſt ici le *dolus bonus* dont parle la Loi 1, §. 3, ff. *de dolo malo*. Il eſt permis de l'employer, ſur-tout vis-à-vis de l'ennemi. *Veteres dolum etiam bonum dicebant, & pro ſolertiâ hoc nomen accipiebant: maximè, ſi adverſùs hoſtem latronemve quis machinetur.*

Cette néceſſité du ſecret a rendu fréquente dans le commerce des Aſſurances, la ſimulation du *pour compte*. Elle eſt licite, pourvu qu'elle ſoit honnête, & qu'elle ne ſoit pas employée pour tendre un piége aux Aſſureurs.

Comme

§. 2. Le *pour compte* du connoiſſement doit être relatif à celui de la police d'Aſſurance.

Comme il dépend de l'Aſſuré de rompre l'Aſſurance en ne rien chargeant dans le Navire, ce ſeroit ouvrir la porte aux plus grandes fraudes, s'il lui étoit permis d'inſérer dans le connoiſſement tout autre *pour compte* que celui énoncé dans la police. Il ſeroit alors le Maître de réclamer ou de rejetter l'Aſſurance ſuivant l'événement. Pour prévenir cet abus, il eſt néceſſaire qu'il exiſte un lien civil capable de fixer la condition des Parties.

Ce lien civil ne peut exiſter que par la relation qui doit ſe trouver entre la police d'Aſſurance & le connoiſſement.

C'eſt la déciſion du Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 8 & 9.

Valin, *art.* 3 & 61, *pag.* 32 & 34, dit que l'Aſſurance faite pour ſoi, ou pour compte de qui il appartient, *eſt bonne en France, ſi le connoiſſement y eſt relatif .... Il ſuffit que le connoiſſement ſoit relatif & conforme à l'Aſſurance.*

Cette relation de la police d'Aſſurance au connoiſſement, eſt retracée dans les formules de Rouen & d'Anvers. Cleirac, *pag.* 348 & 355.

Il n'eſt cependant pas néceſſaire que la relation ſe trouve *in formâ ſpecificâ*; il ſuffit qu'elle ſoit implicite.

§. 3. Divers exemples du *pour compte.*

La maniere d'énoncer le *pour compte*, ſoit dans les Aſſurances, ſoit dans les connoiſſemens, dépend de la volonté des Parties, qui ſe dirigent ſuivant les occurrences.

Clauſe *pour compte de qui il appartient.*

L'Aſſurance *pour compte de qui il appartient*, s'applique à toute perſonne dénommée dans le connoiſſement. Vous avez fait aſſurer ſur les facultés du Navire, une ſomme *pour compte de qui il appartient.* Vous remettez cette police à Jacques, qui a chargé ſous ſon propre nom, dans le même Navire, des marchandiſes de valeur relative à la ſomme aſſurée. Le Vaiſſeau périt. Jacques, porteur de la police dans laquelle il n'eſt pas nommé, ſera recevable à demander aux Aſſureurs le payement de la perte, & à leur dire : c'eſt à moi *qu'il appartient* d'exiger l'Aſſurance; c'eſt *pour mon compte* qu'elle avoit été faite.

Quando ſtipulatum fuit per conto di chi ſpetta, omnes in-

tereſſe habentes, licet non exclarati, poſſunt actionem intentare contra aſſecuratores, uti in contractu nominati, eo ipſo quòd oſtenderint ſpectantiam riſici, ſeu intereſſe in mercibus aſſecuratis. Caſaregis, *diſc.* 5, *n.* 2.

Si le Navire arrive à bon port, on n'écoute pas celui qui, s'étant fait aſſurer *pour compte de qui il appartient*, allegue que rien n'a été chargé pour ſon compte; car ſi le Navire eût péri, il auroit eu le droit d'appliquer l'Aſſurance à toute marchandiſe dont il eût montré le connoiſſement. D'ailleurs, on n'admet l'Aſſuré au riſtourne, qu'autant qu'il juſtifie ſa réclamation. Il oppoſeroit vainement qu'il s'agit d'une négative; car la négative doit être prouvée, lorſqu'elle forme le titre du demandeur. *Negativa eſt probanda per eum qui ſe fundat in eâ.* Cœpola, *de ſervit. ruſt.*, *cap.* 1, *aux additions.*

Pour compte de qui il appartiendra, ou de tout autre pour compte énoncé dans le connoiſſement.

On ſurcharge quelquefois d'une nouvelle clauſe, celle dont je viens de parler. On ſe fait aſſurer *pour compte de qui il appartiendra, ou tout autre pour compte énoncé dans le connoiſſement.*

Il ſuffit que le porteur de l'Aſſurance, en cas de ſiniſtre, repréſente un connoiſſement de marchandiſes d'une valeur relative à la ſomme aſſurée, pour qu'il ait action d'exiger la perte; parce qu'il y a relation implicite entre les deux pieces. Peu importe que les effets euſſent été chargés nommément pour compte d'une perſonne déterminée.

Pour quel compte que ce puiſſe être.

Il en eſt de même de l'Aſſurance faite *pour quel compte que ce puiſſe être*, pourvu que le porteur de la police exhibe un connoiſſement de marchandiſes d'une valeur relative, quoique chargées pour compte de Jean ou de Jacques. Straccha, *gloſ.* 7. Caſaregis, *diſc.* 4, *n.* 8.

Pour compte de Titius, & de tout autre qu'il appartiendra.

Il en eſt encore de même de l'Aſſurance faite *pour compte de Titius, & de tout autre qu'il appartiendra.* Elle eſt valable, quoique dans le connoiſſement il ne ſoit pas parlé de Titius. Roccus, *not.* 94.

Pour compte factice.

Peu importe que le *pour compte* ſoit énoncé ſous un nom factice, pourvu qu'il y ait relation, du moins implicite, entre l'Aſſurance & le connoiſſement, & qu'il n'y ait aucune fraude.

Quòd si nomen fictitium sit, nihilominus valet instrumentum. Stipmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 390, *pag.* 462. Straccha, *gl.* 7. Roccus, *not.* 46.

Pour compte de telle marque insérée dans le connoissement.

J'ai vu des Assurances faites pour compte d'une *telle marque, insérée dans le connoissement.* Elles désignent un chargement masqué. Elles sont valables : à moins qu'il n'y ait fraude.

Suis-je compris dans l'Assurance que je fais faire *pour Titius, & tout autre qu'il appartiendra?*

J'ai fait faire une Assurance sur facultés, *pour compte de Titius ou de tout autre qu'il appartiendra.* Le Navire se perd. Je présente un connoissement de marchandises chargées pour mon compte seul, & dont la valeur est relative à la somme assurée. Les Assureurs seront obligés à me payer la perte, sans pouvoir prétendre que l'Assurance me soit étrangere ; car je suis présumé avoir pourvu à mon intérêt, plutôt qu'à celui de tout autre : *in favorabilibus, persona loquentis comprehenditur in generali sermone, cum prima charitas à se ipso incipiat.* Straccha, *gl.* 10, *n.* 8. Casaregis, *disc.* 1, *n.* 146.

Cla se que le *connoissement sera pour compte simulé d'un neutre.*

En temps de guerre, les énonciations vagues & génériques dont je viens de parler, ont ordinairement pour objet de cacher aux ennemis la propriété des effets hostiles, chargés sur un Navire neutre ; mais afin de prévenir toute difficulté vis-à-vis des Assureurs, on est en usage de déclarer dans les polices d'Assurance, que les marchandises appartiennent à un François, *quoique chargées pour compte simulé* d'un Négociant de Nation neutre. *Infrà, ch.* 12, *sect.* 20.

Pour compte de moi, *ou* de Titius.

Si l'Assurance est faite pour le compte de moi *ou* de Titius, il suffit que le connoissement soit dressé pour moi seul, ou pour le seul Titius. *Ubi verba conjuncta non sunt, sufficit alterutrum esse factum. L.* 110, §. 3, ff. *de regul. jur.*

Pour compte des intéressés.

L'Assurance faite *pour compte des intéressés* au Navire, est valable vis-à-vis de ceux dont l'intérêt au Navire est justifié. Il en est de même de l'Assurance faite pour compte des intéressés à la cargaison ou à une pacotille. *Infrà, sect.* 7. *Suprà ch.* 5, *sect.* 3 ; *ch.* 10, *sect.* 2.

Pour compte de Pierre & Comp.

L'Assurance *pour compte de Pierre*, est étrangere aux marchandises de *Pierre & Compagnie, & vice versâ* ; car, autre chose est la société, autre chose sont les membres qui la

composent. *Aliud eſt corpus unius ſocietatis, & aliud eſt quilibet ſocius ipſius ſocietatis.* Scaccia, *queſt.* 1, *n.* 450. La ſociété eſt une *perſonne civile* qui a ſes droits & ſes attributs particuliers : *hæreditas perſonæ vice fungitur, ſicut mancipium, & decuria & ſocietas.* L. 22, ff. *de fidejuſſ.* Les créanciers de l'aſſocié ne ſont pas créanciers de la ſociété.

Ainſi, nul doute que la marchandiſe chargée ſous le nom ſocial, ne ſoit pas compriſe dans l'Aſſurance faite pour le compte particulier de l'un des aſſociés ; on ne trouve alors aucune relation ni expreſſe, ni implicite entre la police d'Aſſurance & le connoiſſement ; & je n'adopte pas la Sentence de notre Amirauté, du 9 Août 1754, dont parle Valin, *art.* 3, *h. t.*, *pag.* 33.

§. 4. Uſage d'Italie.

En Italie, il y a quatre manieres différentes d'énoncer le *pour compte.*

1°. On ſe fait aſſurer *pour ſoi ou autre à qui il appartient.* 2°. On ſe fait aſſurer purement & ſimplement *pour la perſonne qu'on nommera.* 3°. *Pour ſoi ou pour la perſonne qu'on nommera.* 4°. *Tant pour ſoi que pour la perſonne qu'on nommera.*

Pour ſoi ou autre à qui il appartient.

L'Aſſurance faite *per ſe, o per conto di chi ſpetta*, eſt très-bonne, pourvu que l'aliment du riſque ſe trouve dans le Navire. Les Aſſureurs ſont non recevables à oppoſer le défaut de propriété à celui qui s'eſt fait aſſurer, lequel n'eſt préſumé avoir agi qu'en qualité de Commiſſionnaire. Caſaregis, *diſc.* 4, *n.* 2 *&* 10 ; *diſc.* 173, *n.* 22. Straccha, *de aſſecur.*, *gl.* 10, *n.* 17.

Pour une perſonne à nommer.

Caſaregis, *diſc.* 5, *n.* 5, dit que ſuivant les principes du droit, l'Aſſurance faite purement & ſimplement pour la perſonne qu'on nommera, *ſimpliciter pro perſonâ nominandâ*, eſt valable ; mais au *n°.* 25, il obſerve qu'elle ne ſeroit pas admiſe à Gênes, parce que le Statut de cette Ville, exige que le nom de l'Aſſuré ſoit ſpécialement énoncé dans la police.

Parmi nous, celui qui *ſe fait aſſurer*, eſt conſidéré comme aſſuré véritable, quoiqu'il déclare agir pour compte d'autrui. *Suprà ch.* 5, *ſect.* 1 *&* 2.

Pour ſoi ou pour la perſonne qu'on nommera.

L'Aſſurance faite pour ſoi, ou pour la perſonne qu'on nommera : *pro ſe, aut perſonâ nominandâ*, eſt bonne. Le ſtipulateur ne ſort pas du Contrat par la nomination de la perſonne : *non admittimus*, dit Caſaregis, *diſc.* 5, *n.* 26, *quod, factâ nominatione, ſtipulator ſeu contrahens exeat à contractu, qui erat in eo radicatus ab initio.* V. Roccus, *not.* 45.

Tant pour ſoi que pour la perſonne qu'on nommera.

Il en eſt de même de l'Aſſurance faite tant pour ſoi, que pour la perſonne qu'on nommera. *Spectante riſico, tàm dicto nominato, quàm perſonæ per ipſum quandocumque exclarandæ.* Quoique la perſonne ſoit enſuite déclarée, le Contrat n'en reſte pas moins propre à la partie ſtipulante. *Non eſt dubium quòd contractus in ſolâ perſonâ ſtipulatoris radicatus dicatur, licet commodum vel utilitas ad alium ſpectet.* Caſaregis, *diſc.* 5, *n.* 27. Cette forme d'Aſſurance eſt la plus uſitée à Gênes : *in Genuenſi emporio frequentior*, dit le même Docteur, *n.* 1.

J'eus occaſion de traiter cette matiere dans l'eſpece ſuivante.

Les ſieurs Sebaſtien Deleſtrade & Jean Gorge, Négocians à Marſeille, avoient en ſociété une maiſon de commerce à Tetuan ; & ils étoient convenus que tous les envois, tant d'entrée que de ſortie, ſe feroient ſous le nom & pour compte du ſieur Deleſtrade, qui auroit ſoin de pourvoir aux Aſſurances.

En 1744, ils envoyerent à Tetuan le Navire *St. Jean-Baptiſte*, Capitaine François Degoua, pour y prendre un chargement.

Le ſieur Deleſtrade fit aſſurer à Marſeille en ſon nom & pour ſon compte, la ſomme de 31700 liv. Un grand découvert reſtoit encore à remplir.

Le taux des primes ayant augmenté à cauſe des bruits de guerre, le ſieur Deleſtrade écrivit aux ſieurs Boiſſier, Bourguet & Compagnie de Gênes : » faites aſſurer *pour mon compte* » 10000 piaſtres ſur les facultés du Navire *St. Jean-Baptiſte*, » Capitaine Degoua, de Tetuan juſqu'à Marſeille ».

Les ſieurs Boiſſier, Bourguet & Compagnie, ſe conformant à l'uſage de Gênes, firent aſſurer 10000 piaſtres ſur les

facultés de ce Navire, tant pour compte d'eux-mêmes, que pour celui d'autres perſonnes à nommer. *Spectante riſico, tàm dictis Guiglielmo Boiſſier, Bourguet, & ſociis, quàm aliis quibuſcumque perſonis per eos in quocumque tempore, & pro quibuſcumque cauſis declarandis.* Il ne fut pas dit le mot du ſieur Deleſtrade.

» Nous n'avons fait aucune mention de votre nom (lui diſoient-ils dans leur lettre du 1er. Août 1744,) » cette précau- » tion eſt inutile ici. Il ſuffit, en cas de malheur, d'exhiber la » police, pour être payé par les Aſſureurs, ſans qu'il ſoit be- » ſoin d'expliquer le *pour compte* dans l'Aſſurance ».

Le Navire arriva heureuſement à Marſeille. Le ſieur Gorge mourut. Un procès s'éleva entre ſa Veuve & le ſieur Deleſtrade. La déciſion en fut déférée par Arrêt du Conſeil à deux Négocians. Un des points contentieux concernoit la prime des Aſſurances faites à Gênes. La Veuve Gorge refuſoit de l'admettre dans le compte ſocial, attendu, diſoit-elle, que ces Aſſurances étoient étrangeres à la ſociété.

Le ſieur Deleſtrade communiqua un acte de notoriété ſouſcrit par les principaux Négocians de Gênes, qui atteſterent que parmi eux » les Commiſſionnaires qui ont ordre de faire » des Aſſurances maritimes pour quelque ami étranger, font » dreſſer leſdites Aſſurances, *tant en leur nom, que pour une* » *ou pluſieurs perſonnes à déclarer.* Ils n'inſerent point le » nom du Commettant, parce qu'en cas de perte, ils ont par » ce moyen le pouvoir d'exiger eux-mêmes les ſommes aſſu- » rées, ſans procuration de la part du Propriétaire ; au lieu » que ſi l'Aſſurance étoit faite au nom du Commettant, il » faudroit que celui-ci leur envoyât ſa procuration en due » forme ».

Le ſieur Deleſtrade, pour qui j'écrivois, obtint gain de cauſe par jugement rendu en dernier reſſort le 15 Mars 1752.

Il eſt aiſé de comprendre que les uſages de Gênes ne différent pas beaucoup des nôtres. L'eſprit en eſt le même. La clauſe *ſe fait aſſurer pour compte de . . . .* eſt une façon de parler qui, parmi nous, ſignifie que le Commiſſionnaire s'oblige

perſonnellement à l'exécution du Contrat. Elle a autant de force que s'il étoit dit qu'on ſe fait aſſurer tant pour ſoi que pour autrui. *Suprà ch.* 5, *ſect.* 3, §. 4.

§. 5. Motif de ces diverſes clauſes.

Ces diverſes clauſes ſuggérées par la néceſſité des circonſtances qui varient à l'infini, ont pour objet de prévenir les exceptions des Aſſureurs, & d'empêcher qu'en cas de perte, ils n'oppoſent à l'Aſſuré qu'il n'avoit aucun intérêt à la choſe. Caſaregis, *diſc.* 4, *n.* 2.

Je conviens que cette pratique eſt ſujette à des abus. Il ſeroit à ſouhaiter que la relation entre le connoiſſement & l'Aſſurance, ne fût jamais équivoque, & qu'il ne fût au pouvoir d'aucune des Parties, de ſe jouer du Contrat. Mais l'avantage du commerce veut qu'en pareil cas on ſe contente d'une relation implicite, & qu'on ſe repoſe ſur la bonne foi des Aſſurés : ſauf de rejetter leur demande, ſi elle n'eſt pas en regle ; ou de réprimer la fraude, lorſqu'elle eſt prouvée.

SECTION V.

Clauſe, *que dit être.*

§. 1. Signification de cette clauſe.

Nos Capitaines ſont en uſage de ſigner les connoiſſemens, avec la clauſe *que dit être.*

Cette clauſe ſignifie que le Chargeur *a dit* que les marchandiſes étoient de telle qualité & quantité, ſans que le Capitaine l'ait vérifié. Targa, *cap.* 31, *n.* 4. Caſaregis, *diſc.* 10, *n.* 55. Valin, *art.* 2, *tit. des Connoiſſemens*, *tom.* 1, *pag.* 599.

Quelle en eſt la vertu ?

Par le moyen de cette clauſe, le Capitaine n'eſt point garant *du poids ou de la meſure.* Conſulat de la Mer, *ch.* 266.

Sentence du 24 Mai 1748, qui jugea qu'un Patron qui avoit ſigné une police d'une balle de poivre, peſant *tant*, avec ladite clauſe, ne répondoit pas du manque de poids.

Autre Sentence du 10 Juillet 1750, en la Cauſe des freres

Croze Magnan, & du Capitaine Jean-Joſeph Brunet, de la Ciotat. Ce Capitaine fut déchargé d'un manque de blé, attendu ladite clauſe.

Cette même clauſe diſpenſe le Capitaine de répondre de la *qualité intérieure.* Une barrique énoncée comme remplie *de noix muſcades*, ſe trouva pleine de vieilles ferrailles. Sentence rendue en 1751, qui déchargea le Capitaine.

Mais cette clauſe ne décharge pas le Capitaine du *nombre des tonneaux & des balles.* Caſaregis, *diſc.* 10, *n.* 56 & 124. Ainſi jugé par Sentence du 20 Février 1750, qui condamna le Capitaine Lefebvre de Belleville, commandant le Vaiſſeau *la ville de St. Malo*, à payer au ſieur Famin la valeur d'une balle de coton égarée.

Si pendant la route, le Capitaine avoit ouvert, ſans néceſſité prouvée, des balles ou des caiſſes, il répondroit de la qualité, quantité & poids mentionnés dans le connoiſſement. Le Chargeur ſeroit admis au ſerment en plaid. Targa, *cap.* 31, *n.* 5. Straccha, *de nautis*, *part.* 5, §. 3. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 17.

Au reſte, ſous prétexte de la clauſe *que dit être*, le Capitaine ne peut pas empêcher qu'on prouve la fraude dont on l'accuſe. Targa, *cap.* 31, *n.* 5.

§. 2. Peut-on forcer le Capitaine à ſigner le connoiſſement, ſans y inſérer ladite clauſe?

Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 17, dit » que les Affréteurs ne peuvent s'oppoſer à la clauſe *que dit être*, & » exiger une ſignature pure & ſimple, à moins qu'ils n'offrent de vérifier, à leurs frais, le poids (qualité, ou meſure) en préſence du Maître ».

Le ſieur Morra affréta la Barque du Capitaine Gipier, pour y charger du blé. Le blé fut chargé. Le Capitaine vouloit ſigner avec la clauſe *que dit être.* Morra prétendoit que le connoiſſement devoit être pur & ſimple. Il alléguoit que le Capitaine ou ſon Second, avoit été averti d'aſſiſter au meſurage, & qu'ils y avoient aſſiſtés. Une Enquête fut ordonnée. Les faits interloqués ne furent pas prouvés

L'avis fut que par l'affrétement, le Capitaine ne s'étant pas obligé d'aſſiſter au meſurage, & n'étant pas prouvé qu'il eût conſenti

conſenti d'y aſſiſter, il n'étoit pas obligé de ſigner le connoiſſement ſans la clauſe ordinaire.

Sentence du 15 Décembre 1753, qui débouta le ſieur Morra de ſa Requête, & qui permit au Capitaine de ſigner avec la clauſe *que dit être.*

§. 3. Capitaine chargé de la commiſſion, ne peut inſérer ladite clauſe dans le connoiſſement dreſſé par lui-même.

Le Capitaine commis pour faire l'achat & le chargement, ne ſauroit ſe prévaloir de la clauſe *que dit être*, & l'inſérer dans l'acte qu'il dreſſe lui-même. Il doit connoître ce qu'il fait, & rendre un compte exact de ſa geſtion. Telle eſt la Juriſprudence conſtante de notre Amirauté. En Mars & Avril 1754, il fut rendu deux Sentences en faveur des ſieurs Sollicoffre & Fitler, du ſieur Flechon, & des ſieurs Belleville & Lafont, contre deux Capitaines, qui ayant été commis pour acheter eux-mêmes du blé en Levant, s'étoient laiſſé tromper par une fauſſe meſure. Les connoiſſemens avoient été ſignés avec la clauſe bannale *que dit être.* On n'y eut aucun égard. Les deux Capitaines furent condamnés à payer le *défieit.*

Au reſte, ſi le manque étoit minime, (ce qui dépend de l'arbitrage du Juge) on ne s'y arrêteroit point : car le mandat eſt un Contrat de bonne foi, où l'équité ne doit pas être oubliée. La maniere de meſurer, produit toujours quelque différence : *Modicum, pro nullo reputatur ;* & on ne traite pas un Capitaine-Commiſſionnaire, avec l'âpreté d'un ennemi : *Nec amarè, nec tanquàm inter infeſtos.*

§. 4. Connoiſſement qui contient la clauſe *que dit être*, fait-il foi vis-à-vis des Aſſureurs ?

Quoique la clauſe *que dit être*, diminue de beaucoup la foi du connoiſſement dans lequel elle eſt inſérée, Caſaregis, *diſc.* 10, *n°.* 55 & 124, ſoutient que le connoiſſement ainſi modifié, n'en a pas moins de force contre les Aſſureurs. Cette doctrine n'eſt pas éloignée de nos uſages. Mais les Aſſureurs ſont fondés à requérir l'exhibition des factures & autres pieces capables de conſtater la qualité & la quantité de la choſe aſſurée, pour en connoître le véritable prix. *Art.* 64, *h. t.* Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 9; *ch.* 7, *art.* 3.

SECTION VI.

S'il n'y a point de connoiſſement, peut-on y ſuppléer?

Tout comme on ne doit pas toujours ajouter foi aux connoiſſemens que l'Aſſuré exhibe, de même on ne doit pas toujours refuſer d'écouter l'Aſſuré qui eſt dépourvu de connoiſſement. *Ea quæ dicuntur de fide præſtandâ libris ac notulis, ſeu apocis ſcribæ navis, benè procedunt affirmativè, ſed non concludunt negativè : ut ſcilicet credi quidem debeat, ubi adſunt; ſed ſi non adſint, non per hoc præcluſa eſt via, ſeu modus aliter probandi :* de Luca, *de credito, diſc.* 106, *n.* 17.

Il eſt en effet des cas où les marchandiſes ſont embarquées ſans connoiſſement.

On ne s'aviſe point d'en dreſſer pour les marchandiſes chargées en interlope. *Suprà ch.* 8, *ſect.* 5.

On n'en dreſſe point pour le bagage des Paſſagers, que ceux-ci peuvent faire aſſurer. On n'en dreſſe point pour les petits objets qu'un Capitaine veut bien embarquer pour rendre ſervice à un ami. On n'en dreſſe point pour les effets non policés, ni manifeſtés. *Infrà ſect.* 7, §. 3.

Il peut arriver que le Capitaine mette à la voile, ſans avoir ſigné les connoiſſemens. Enfin, il eſt poſſible que les connoiſſemens faits à triple s'égarent, ou ſoient anéantis.

Dans tous ces cas, on peut, ſuivant les circonſtances, ſuppléer au défaut de connoiſſement.

L'article 3, *tit. du fret*, permet au Maître » de décharger » à terre les marchandiſes trouvées dans ſon Navire, *qui ne* » *lui auront pas été déclarées*, ou d'en prendre le fret au plus » haut prix qui ſera payé pour marchandiſes de pareille qua- » lité ». Mais cet article ne défend pas de faire aſſurer les marchandiſes non déclarées au Capitaine.

L'article 12, *tit. du fret*, dit que » les *effets dont il n'y*

» *aura point de connoiſſement*, ne ſeront point payés, s'ils ſont » jettés, & que s'ils ſont ſauvés, ils ne laiſſeront pas de contri- » buer ». Mais cet article ne dit pas que ſi pareils effets ont été aſſurés, les Aſſureurs ſeront à couvert de toute recherche.

L'article 25, *tit. des naufrages*, dit que » les Propriétaires » ſeront tenus de juſtifier leurs droits par connoiſſemens, » *factures & autres ſemblables pieces* ». L'Ordonnance ſuppoſe donc qu'il eſt des cas où des marchandiſes ſont chargées ſans connoiſſement, & qu'on doit y ſuppléer.

En un mot, le Légiſlateur ne déclare point l'Aſſuré non recevable à ſe pourvoir contre ſes Aſſureurs, s'il n'eſt pas muni d'un connoiſſement; & j'adhére à ce que dit Valin, *art.* 7, *tit. de l'Ecrivain*, *tom.* 1, *pag.* 454, qu'*il n'eſt pas eſſentiel abſolument de juſtifier le chargement par un connoiſſement juridique.* Et ſur l'art. 1, *tit. du connoiſſement*, il dit qu'*on peut, en défaut de connoiſſement, admettre des preuves ſupplétives du chargement.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 10, & Straccha, *gloſ.* 11, *n.* 55 *in fine*, tiennent le même langage.

Ce dernier Auteur obſerve, que les mots de la police, *ainſi que l'Aſſuré fera apparoir par connoiſſement*, ne forment pas une condition, & qu'à défaut de connoiſſement, il ſuffit que le chargé ſoit prouvé par toute autre piece.

SECTION VII.

De la clauſe, *ou autre ſorte d'écriture.*

Nos polices d'Aſſurance portent ordinairement la clauſe : que l'Aſſuré juſtifiera du chargé *par connoiſſement, ou autre ſorte d'écriture.*

§. 1. Nature de cette clauſe.

Il eſt d'abord certain qu'on ne doit avoir recours aux *autres ſortes d'écriture*, qu'à défaut abſolu de connoiſſement : *in ſubſidium & in defectum alterius*, pour me ſervir des paroles de Sanleger, *Réſol. Civil.*, *part.* 2, *cap.* 192, *n.* 13; car s'il y a un connoiſſement, il faut qu'on le repréſente, & qu'on

s'en tienne à cette piece légale, ſans qu'il ſoit permis d'y donner atteinte par aucune déclaration privée. *Supra ſect.* 3, §. 4.

S'il n'y a point de connoiſſement, il eſt bon de ſpécifier dans la police d'Aſſurance, quelle eſt la piece qu'on exhibera en cas de ſiniſtre, pour juſtifier l'intérêt aſſuré. Par exemple, j'ai acheté une action ſur corps & facultés d'un Navire. Je fais faire pour mon compte des Aſſurances ſur le corps & les facultés de ce Vaiſſeau, avec pacte qu'en cas de ſiniſtre, je prouverai mon intérêt *par le ſeul & ſimple billet d'action à moi cédée par les Armateurs.* Ce pacte eſt légitime.

§. 2. Pacte qu'en cas de perte, l'Aſſuré ne ſera ſoumis à exhiber rien de plus que l'écrite privée de l'intérêt à lui cédé.

Mais pareilles précautions ſont ſouvent négligées, ſur-tout en matiere de pacotilles.

§. 3. Uſage au ſujet des pacotilles.

On ſait que les pacotilles forment un objet conſidérable de commerce, & qu'il eſt rare que les Armateurs permettent aux Capitaines & Officiers de leurs Bâtimens, d'en prendre de la part des Particuliers. On ſait encore que les Capitaines & les Officiers ne laiſſent pas d'embarquer des pacotilles à l'inſçu des Armateurs; & il eſt ſenſible qu'alors on ne dreſſe point de connoiſſement à ce ſujet. Je charge donc une pacotille dans un Navire, ſoit pour mon compte ſeul, ſoit en participation avec le Capitaine, ou autre Officier du bord. Je lui remets un état contenant le *coût & frais*, la qualité & quantité de chaque article de cette pacotille, au bas duquel je preſcris les devoirs du Gereur, & les conditions dont nous ſommes convenus. La piece eſt ſignée à double.

Dans les Aſſurances que je fais faire, le Courtier, par un ſtyle de routine, inſére qu'en cas de perte, je juſtifierai le chargé *par connoiſſement ou autre ſorte d'écriture.*

Le Navire ſe perd. Les Aſſureurs me demandent l'exhibition du connoiſſement. Je leur réponds qu'il n'y en a point, & je leur repréſente la piece dont je viens de parler. Ils ſont forcés de s'en contenter, parce qu'ils ont conſenti qu'à défaut de connoiſſement, la preuve ſe fît *par toute autre ſorte d'écriture.* Ce pacte n'eſt prohibé par aucune Loi. Ils ſont non recevables à alléguer que la pacotille avoit été chargée à l'inſçu du Propriétaire du Navire. Ce point leur eſt étranger. Il eſt

juſte que le Contrat ſoit exécuté, tel qu'il a été conçu, & que les clauſes générales ſoient priſes dans leur ſens univerſel. *Suprà ch.* 2, *ſect.* 7, §. 3. *Quodlibet verbum etiam minimum, ità debet intelligi ut aliquid operetur.* Dece, *Conſ.* 414, *n.* 2; de Luca, *de regularib.*, *diſc.* 34, *n.* 6; Boerius, *dec.* 23, *n.* 24; Catellan, *tom.* 1, *pag.* 459; Godefroy, *ad Leg.* 109, ff. *de legat. primo.* Si au défaut de connoiſſement, les autres ſortes d'écritures étoient rejettées, la foi de l'acte ſeroit vaine, & la disjonctive *ou* reſteroit ſans effet.

Il eſt vrai que cette maniere d'agir eſt ſuſceptible de fraude; mais la clauſe dont il s'agit a été adoptée par les Aſſureurs, & c'eſt à eux à prouver le dol dont ils peuvent ſe plaindre.

Il eſt encore vrai que ſi, pour le ſalut commun, ma pacotille eſt jettée dans la mer, elle n'entrera point en avarie groſſe, *infrà ch.* 12, *ſect.* 42, §. 2, & que les Aſſureurs ne répondront pas de ce jet, à cauſe du défaut de connoiſſement dont ils n'avoient pas accordé la diſpenſe expreſſe; mais ils ſeroient reſponſables de toute autre fortune maritime.

Les Pacotilleurs qui veulent prévenir pareil inconvénient, & toute difficulté, ont la précaution de ſtipuler dans la police d'Aſſurance, qu'en cas de ſiniſtre, *il feront apparoir du chargé par la ſimple facture ſignée de celui à qui ils ont remis leur pacotille.*

§. 4. On a recours *aux autres ſortes d'écriture* pour expliquer les clauſes trop génériques.

J'ai dit qu'on ne doit avoir recours aux *autres ſortes d'écritures* qu'à défaut de connoiſſement. Telle eſt la regle. Mais dans l'uſage, il arrive ſouvent qu'on y a recours pour expliquer & déterminer les clauſes générales inſérées dans les polices d'Aſſurance & dans les connoiſſemens. Par exemple: l'Aſſurance aura été faite *pour compte de qui il appartiendra*, & le connoiſſement aura été dreſſé *pour compte des intéreſſés à la cargaiſon* d'un tel Navire. Il ſemble d'abord qu'il ne ſe trouve aucune relation entre les deux actes; mais ſi par les autres ſortes d'écritures, on voit que l'intérêt aſſuré concerne le porteur de la police d'Aſſurance, on fera droit à ſa demande.

SECTION VIII.

Pacte qu'en cas de perte du Navire, l'Assuré sera dispensé de justifier le chargement.

Les Auteurs Italiens en parlant, non de la gageure, mais bien de l'Assurance proprement dite, approuvent le pacte par lequel les Assureurs, se reposant sur la bonne foi de l'Assuré, *le dispensent, en cas de perte, de justifier le chargement.* Casaregis, *disc.* 1, *n.* 12, & 48; *disc.* 10, *n.* 72 & 126. Rote de Gênes, *dec.* 62, *n.* 4; *dec.* 78, *n.* 8.

Dans la formule rapportée par Targa, *ch.* 51, & par Scaccia, §. 1, *quest.* 1, *n.* 71, il est dit que » pour constater le risque, & la qualité, quantité, & valeur de la » chose assurée, on s'en tiendra à l'affirmation & au serment » de l'Assuré, sans qu'il soit besoin de plus grande preuve. *De rischio, valore, qualitate & quantitate, credatur simplici verbo cum juramento, absque aliquâ aliâ fide, seu probatione faciendâ.*

En 1774, cette question me fut proposée par certains Assureurs, qui se plaignoient de la clause par eux-mêmes adoptée dans la police : *sans que l'Assuré soit tenu de faire apparoir d'aucune écriture en cas de perte.* Je répondis que ce pacte étoit bon d'après l'art. 3, *h. t.*; mais que les Assureurs étoient en droit de prouver que le chargement n'avoit pas été fait.

Opposeroit-on que toute promesse, dont l'exécution dépend de la libre volonté de l'une des Parties, est nulle par défaut de lien? (Pothier, *des obligations*, *n.* 47). Mais dans le cas présent, le lien subsiste. La preuve du fait, est le seul point qui soit laissé à la bonne foi de l'Assuré, dont l'affirmation doit être admise en vertu du pacte,

juſqu'à ce que le contraire ſoit conſtaté. Caſaregis, *diſc.* 10, *n.* 73.

On oppoſeroit encore inutilement qu'il n'eſt permis à perſonne d'être témoin dans ſa propre cauſe. (Ciceron, *pro Sexto Roſcio Amevino*, *cap.* 36). Cette regle n'a pas lieu, lorſque dans le Contrat il a été ſtipulé que l'aſſertion de l'une des Parties ſerviroit de preuve. *Ejus ſimpliciter dicto creditur abſque aliâ probatione; & dictam conventionem valere, & de jure ſubſiſtere, communis eſt opinio.* Rote de Gênes, *dec.* 78, *n.* 8, *pag.* 205.

Le cas de fraude eſt toujours excepté; elle doit être conſtatée par les Aſſureurs.

Vide ſuprà ch. 8, *ſect.* 5, où je rapporte l'Arrêt rendu en faveur des ſieurs Figon & Regayet, qui avoient été *diſpenſés de juſtifier du chargé*, attendu qu'il s'agiſſoit d'un commerce en interlope.

Valin, *article* 57, *pag.* 129, s'éleve contre cette Juriſprudence. Il ſoutient que la clauſe qui diſpenſe de prouver le chargement, eſt contraire à l'Ordonnance, à laquelle, dit-il, *il n'eſt pas permis ſur ce point de déroger: s'agiſſant d'une condition eſſentielle pour valider l'Aſſurance.*

Pothier, *n.* 144, n'apperçoit dans une pareille clauſe *d'autre motif que celui de tromper les Aſſureurs.*

Mais dans la pratique, on voit mille cas où il eſt impoſſible, ou très-difficile d'avoir des preuves qui conſtatent le chargement des marchandiſes qu'on veut faire aſſurer. Il faudroit donc alors renoncer à l'Aſſurance: ce qui ſeroit très-préjudiciable au commerce.

La clauſe dont il s'agit ne diſpenſe pas du chargement effectif; elle diſpenſe ſeulement de rapporter la preuve du chargement qui eſt affirmé véritable par l'Aſſuré. L'obligation de s'en tenir à la parole de quelqu'un, n'eſt pas illégale. Il faut croire que l'Aſſuré, en qui vous avez confiance ſur ce point, ne vous trompera pas. Il eſt lié par la foi promiſe, & vous l'êtes par le pacte du Contrat.

Quand il demandera le payement de la perte, vous pourrez l'obliger à jurer, que lors du ſiniſtre le chargement aſſuré étoit réellement dans le Navire pris ou naufragé. S'il refuſe de prêter ſerment, il perdra ſa Cauſe, ſans qu'il ſoit admis à dire, ni qu'il préſume que ſes marchandiſes avoient été chargées dans le Navire déſigné, ni moins encore que *l'eſpérance du chargement vaut autant que le chargement effectif.* Ce dernier moyen fut rejetté avec raiſon par la Sentence de l'Amirauté de la Rochelle, dont parle Valin, *art.* 56, *pag.* 128.

Au reſte, ſi l'Aſſuré fait faillite, on peut, ſuivant les circonſtances, & malgré le pacte de la police, rejetter ſon ſerment, & exiger la preuve du chargé. *Advertendum eſt, quòd ſi aſſecuratus effectus fuiſſet deterioris famæ, vel conditionis, nempè non ſolvendo, vel decoctus, vel infamis, tunc tale pactum non erit ampliùs attendendum; quia promiſſio ſtandi verbo, vel dicto juramento aſſecurati, intelligitur permanente aſſecurato in eodem primo ſtatu.* Caſaregis, *diſc.* 10, *n.* 128.

SECTION IX.

Pacte qu'en cas de perte du Navire, le Réaſſuré *ne ſera ſoumis à rien de plus, qu'à montrer la quittance du payement par lui fait.*

» Lorſque c'eſt un Aſſureur qui a fait réaſſurer, ou lorſque » c'eſt un Prêteur à la groſſe aventure qui a fait aſſurer les » marchandiſes ſur leſquelles il a fait le prêt, & qui ſont à » ſes riſques, ils ſont obligés de juſtifier du chargement & de » la valeur des marchandiſes; de même que le Propriétaire » qu'ils repréſentent, y eût été obligé, ſi les marchandiſes » euſſent été à ſes riſques, & que ce fût lui qui les eût fait » aſſurer ». Pothier, *n.* 153.

Telle eſt la regle. Mais le Réaſſuré peut-il ſtipuler qu'il ne ſera

ſera ſoumis qu'à montrer la quittance du payement de la perte ?

Ce pacte eſt légitime. Il conſtitue l'Aſſureur qui s'eſt fait réaſſurer, Procureur *in rem ſuam*, & lui défere la pleine liberté de défendre ſes droits vis-à-vis de l'Aſſuré primitif, & d'agir à l'égard de celui-ci ſuivant ſa prudence.

Si le premier Aſſureur, trouvant juſte la demande de l'Aſſuré primitif, lui paye la perte, dès-lors, ſur l'exhibition de la quittance, le Réaſſureur doit payer la ſomme réaſſurée, ſans être recevable à oppoſer aucune exception, attendu le pouvoir libre qu'il avoit déféré au Réaſſuré. Il ſuffit que celui-ci ait agi de bonne foi.

Ce payement fait de bonne foi, forme le titre du Réaſſuré, & remplit le pacte ſtipulé dans la réaſſurance. Cette même bonne foi & ce pacte, font préſumer que les effets réaſſurés avoient été réellement chargés. Dans les Tribunaux, la vérité préſumée, vaut autant que la vérité démontrée. S'il y a du dol de la part des Aſſurés originaires, c'eſt au Réaſſureur à les attaquer ; mais le Réaſſuré qui a payé de bonne foi, doit recevoir ſon rembourſement de la part des Réaſſureurs. Telle eſt notre Juriſprudence, fondée ſur la faveur du commerce. Voici diverſes déciſions.

Premiere déciſion. Le ſieur Claude Bremond ſe rendit Aſſureur pour 3000 liv. ſur les facultés chargées pour compte de Carlo Cutayard, dans le Chebeck *la Vierge de Conception*, & *St. François de Paule*. Il ſe fit réaſſurer 2000 liv. par le ſieur Joſeph-Paul Deydier ; & celui-ci fit réaſſurer à ſon tour 1600 liv. par le ſieur Meynard Aubergy & Etienne Giraud, avec cette clauſe : *ſans que ledit Aſſuré ſoit ſoumis à autre juſtification, en cas de ſiniſtre ou perte, que de rapporter la quittance du payement dudit riſque, de pacte exprès.* Le Chebeck fut pris par les Anglois. Bremond paya à Cutayard les 3000 liv. par lui aſſurées. Deydier paya à Bremond les 2000 liv. de la premiere réaſſurance. Ces deux payemens ainſi faits, il fut vérifié par les pieces envoyées de Gibraltar, qu'il n'avoit été chargé aucune marchandiſe ſous le nom, ni pour le compte de Cutayard,

Aſſuré originaire. Les ſieurs Meynard Aubergy & Etienne Giraud, refuſerent de payer à Deydier les 1600 liv. par eux réaſſurées, ſur le fondement que l'Aſſurance primitive étant nulle, les réaſſurances devoient également s'écrouler. Sentence du 9 Décembre 1749, qui *les condamne à payer à Deydier la ſomme dont il s'agiſſoit, ſauf leur recours contre qui ils verroient bon être.*

Seconde diciſion. Le ſieur Guiraud, Négociant à Marſeille, ſe rendit Réaſſureur envers les ſieurs Gilly freres, de Cadix, pour 1000 liv., » & c'eſt ſur le riſque d'Aſſurance pris par » leſdits ſieurs Gilly freres, Aſſureurs à Mrs. Garnier, Mollet, » & Dumas, ſur les facultés chargées dans le Vaiſſeau *la* » *Nôtre-Dame du Roſaire, St. Joſeph, & les Ames*, commandé par le Capitaine Polony, *ſans que leſdits ſieurs Aſ-* » *ſurés ſoient obligés de juſtifier dudit riſque d'Aſſurance, que* » *par la ſeule quittance du payement que leſdits ſieurs Gilly* » *freres en auront fait en cas de ſiniſtre*, payable audit cas en » eſpeces ſonantes . . . . &c. » Le Vaiſſeau en faiſant route pour *Buenoſaires*, fit naufrage le 31 Janvier 1753. Les ſieurs Gilly payerent la ſomme par eux aſſurée. Requête le 29 Novembre 1753, contre Guiraud, en payement de la ſomme réaſſurée. Il oppoſoit le défaut de preuve du chargé & de la perte. Les Réaſſurés montrerent la quittance du payement par eux fait. Sentence du 9 Août 1754, qui condamna Guiraud à payer, avec intérêts & dépens, les 1000 liv. dont il s'agiſſoit.

Les ſieurs Bourginien freres, Négocians à Rouen, s'étoient rendus Aſſureurs de 10000 piaſtres ſur les facultés du même Vaiſſeau. Ils ſe firent réaſſurer par la Chambre des Aſſurances au Havre, laquelle promit de payer *la perte ſur la ſimple repréſentation de la préſente police, & du compte qui ſera envoyé de Cadix, auquel elle ajoutera foi, ſans autres pieces juſtificatives.* Les ſieurs Bourginien ayant payé la ſomme par eux aſſurée, ſe pourvurent contre la Chambre du Havre. Sentence arbitrale qui leur donna gain de cauſe. Je fis en leur faveur une Conſultation qui fut imprimée à Rouen, où l'inſtance d'ap-

pel étoit pendante. Ils me donnerent avis que par Arrêt du 30 Avril 1765, la Sentence arbitrale avoit été réformée. Il y avoit peut-être quelque circonſtance particuliere qui ne m'étoit pas connue.

Troiſieme déciſion. Le Navire *la Très-Sainte Trinité*, Capitaine Joſeph Santony, Toſcan, fut armé à Livourne pour un voyage à Bonna, & de retour à Livourne.

Raganeau Marcha & Compagnie, avoient un intérêt ſur ce Navire.

Vincens-Sebaſtien Sallucy ſe rendit leur Aſſureur pour 2500 piaſtres de huit réaux.

Les freres Flechon, d'ordre & pour compte dudit Vincens-Sebaſtien Sallucy de Livourne, » firent réaſſurer 12000 liv. de » ſortie de Livourne, juſqu'à Bonna, & de retour à Livourne, ſur » riſque d'Aſſurance que ledit Vincens-Sebaſtien Sallucy a pris » envers Raganeau Marcha & Compagnie, *ſans que ledit* » *ſieur Aſſuré ſoit obligé à faire apparoir, en cas de ſiniſtre ou* » *perte, que le ſimple reçu du payement fait audit Raganeau* » *Marcha & Compagnie, & ſans qu'il ſoit beſoin d'aucune piece* » *juſtificative* ».

Le Navire fut pris par les Barbareſques, & enſuite repris par un Vaiſſeau de guerre Ruſſe, qui le ramena à Livourne, & en fit préſent au Grand Duc.

Sentence du Tribunal de Piſe, rendue le 13 Septembre 1773, qui condamna les Aſſureurs à payer les ſommes par eux aſſurées. Ceux-ci, du nombre deſquels étoit Sallucy, appellerent à la Conſulte royale. Mais par Tranſaction, ils acquieſcerent à la Sentence, & payerent la perte moyennant un rabais de 21 pour cent.

Les Réaſſureurs de Marſeille, à qui on exhiboit la quittance concédée à Sallucy, refuſerent de payer. Ils ſoutenoient 1°. que le cas de ſiniſtre n'avoit pas eu lieu. 2°. Que Sallucy ayant, ſans leur avis, tranſigé ſur l'appel de la Sentence de Piſe, s'étoit rendu la choſe propre, & s'étoit privé de toute garantie.

Les ſieurs Flechon freres, Parties au procès, & agiſſant

pour compte de Sallucy, répondoient 1°. que d'après le pacte de la police, il leur ſuffiſoit de repréſenter la quittance du payement fait à Raganeau, Marcha & Compagnie. 2°. Que ſi Sallucy avoit plaidé & tranſigé, il en avoit eu le pouvoir en vertu du même pacte; qu'il avoit obtenu un rabais dont les Réaſſureurs profitoient, & qu'il avoit agi de bonne foi.

Sentence du 14 Août 1775, qui condamna les Réaſſureurs au payement des ſommes par eux reſpectivement aſſurées, ſous la déduction du prorata au bénéfice réſultant de la Tranſaction, les frais faits à ce ſujet déduits, le tout avec intérêts, dépens & contrainte par corps.

Arrêt du 10 Juillet 1776, au rapport de M. de Balon, qui confirma cette Sentence.

Quatrieme déciſion. On la trouvera au *chap.* 13, *ſect.* 2, §. 4; où je rapporte un Arrêt rendu le 26 Juin 1765, en faveur des ſieurs Kick & Durantet, pour leſquels M. de Colonia écrivoit.

On voit par cette Juriſprudence combien il eſt dangereux de ſouſcrire des réaſſurances. On riſque de devenir la victime de la trop grande facilité du Réaſſuré, qui négligeant tout examen & toute diſcuſſion, paye quelquefois des pertes qu'il auroit pu légitimément conteſter. Il ne reſte aux Réaſſureurs que la foible reſſource d'intenter la *condiction indebiti* contre l'Aſſuré primitif. *Infrà ch.* 18, *ſect.* 5.

Malgré ces dangers multipliés, le commerce de la réaſſurance ne laiſſe pas d'être très-fréquent parmi nous. La bonne foi qui regne dans la Loge, prévient en grande partie les inconvéniens dont je viens de parler.

SECTION X.

Pacte que le donneur à la Groſſe ne ſera obligé, en cas de ſiniſtre, qu'à exhiber à ſes Aſſureurs le Contrat de Groſſe.

Ce pacte eſt auſſi valide que le précédent. Il ſuffit que le donneur qui s'eſt fait aſſurer, rapporte la preuve de la perte du Navire, pour qu'il ſoit en droit de demander à ſes Aſſureurs le payement des ſommes aſſurées, quand même il ſeroit prouvé que le preneur n'avoit rien chargé.

Entre l'Aſſuré & l'Aſſureur, les choſes ſont préſumées en regle. Les Aſſureurs doivent ſatisfaire l'Aſſuré, ſauf d'agir contre le preneur dont ils ont garanti la foi.

On peut ajouter une autre raiſon. Il eſt certain que vis-à-vis du preneur, celui qui a donné ſon argent à la Groſſe, n'a beſoin pour toute juſtification que du Contrat ſeul. Le preneur eſt admis à prouver qu'il n'a pas chargé *des effets pour la valeur des ſommes priſes à la Groſſe.* Art. 15, *tit. des Contrats de Groſſe.* Au défaut de cette preuve, le Contrat ſubſiſte & doit être exécuté entre les Parties contractantes, parce que l'utile emploi eſt préſumé avoir été fait. Or, les Aſſureurs ſont *au lieu & place de l'Aſſuré.* S'il eſt donc vrai que la preuve du chargement ſoit préſumée entre le donneur & le preneur, la même préſomption peut aiſément être admiſe contre les Aſſureurs, qui ſe ſont mis au lieu & place du donneur lui-même.

Premiere déciſion. Les ſieurs Simon Gilly & Antoine Eydin, donnerent au Capitaine François de Goa 1500 liv. à la Groſſe, pour employer en marchandiſes, & les charger d'entrée, & le provenu de ſortie, dans la Tartanne *St. Jean-Baptiſte*, au voyage qu'elle alloit faire à la Côte d'Eſpagne.

Gilly & Eydin ſe firent aſſurer ladite ſomme par le ſieur Raphael; » & c'eſt, eſt-il dit, ſur la partie donnée à la groſſe,

» pour employer en marchandiſes non prohibées qui ſe trou-
» veront chargées ſur la Tartanne *St. Jean Baptiſte*, com-
» mandée par Capitaine de Goa de Berre, *ainſi que*
» *leſdits ſieurs Aſſurés feront apparoir par billet privé dudit*
» *Capitaine de Goa, en date du 5 Juillet dernier*, ou
» autre ſorte d'écriture, en cas de ſiniſtre ou perte, payable audit
» cas.... &c. »

Dans le mois de Février ſuivant, le Capitaine de Goa fit naufrage vers les moulins de Terre-Neuve, & il fit ſon Conſulat pardevant le Lieutenant d'Aigue-Morte, par lequel il expoſa, entr'autres choſes, qu'il avoit une pacotille ſur ladite Tartanne, de trois quintaux quinze livres de ſoie qu'il avoit achetés en Eſpagne pour ſon compte, par le moyen de l'argent qui lui avoit été avancé par divers Marchands.

Requête de la part des ſieurs Gilly & Eydin, contre le ſieur Raphael, en payement de la ſomme aſſurée.

Raphael leur oppoſoit 1°. que le Capitaine n'avoit rien chargé d'entrée, & qu'ainſi il n'avoit rien pu charger de ſortie pour ſon compte. 2°. Qu'en ſuppoſant qu'il eût chargé de ſortie, il auroit chargé des ſoies qui ſont marchandiſes *prohibées* en Eſpagne.

Les Aſſurés, pour leſquels M. Maſſel écrivoit, répondoient qu'ils n'étoient obligés à autre choſe en cas de ſiniſtre, que de *montrer le billet* à la Groſſe. Qu'ainſi ils n'étoient ſoumis qu'à deux points. 1°. à montrer le billet. 2°. A prouver le naufrage. Que ſi le Capitaine étoit un fripon, c'étoit à l'Aſſureur à agir contre ce Capitaine. Qu'il en eſt du cas préſent comme du cas de la réaſſurance, où le Réaſſuré n'eſt obligé qu'à faire apparoir de la quittance concédée par le premier Aſſuré.

Sentence du 19 Avril 1755, qui condamna Raphael à payer les 1500 liv. aſſurées. Cette Sentence fut acquieſcée & exécutée.

Seconde déciſion. Le Capitaine Simon Serve, commandant le Vaiſſeau *la Ste. Trinité*, reçut à la Groſſe de Joſeph Martin 587 liv., ſur facultés d'entrée & ſortie des Iſles Françoiſes.

Martin céda ce retour de voyage à Pierre Bouzige.

Celui-ci ſe fit aſſurer 500 liv. ſur les facultés du Vaiſſeau *la Ste. Trinité*, d'entrée & ſortie des Iſles, *ainſi qu'il fera apparoir par la déclaration dudit Martin au dos du retour de voyage en cas de ſiniſtre.*

Le Navire, à ſon retour de Cayenne, fut pris par les Anglois.

Requête de Bouzige contre les freres Villet ſes Aſſureurs. Ils oppoſoient qu'il ne juſtifioit pas du chargé. Bouzige, pour qui M. Maſſel écrivoit, répondoit que la clauſe de la police le diſpenſoit de cette preuve, & que ſi le Capitaine Serve n'avoit rien chargé, ils pouvoient l'attaquer.

Sentence du mois de Juin 1758, qui condamna les Aſſureurs, ſur le fondement de ladite clauſe. La Sentence fut acquieſcée & exécutée.

Troiſieme déciſion. Sentence du 21 Août 1761, en faveur du ſieur Jean-François Crudere, contre les freres Piſcatori & Cuzin ſes Aſſureurs.

Quatrieme déciſion. Pierre Sanphilipo, commandant la Pinque *Jeſus-Maria-Joſeph, & les Ames du Purgatoire*, deſtiné pour Palerme, prit à la groſſe de Rotrou, la ſomme de 1133 liv.

Jean Feſquet aſſura 1000 liv. à Rotrou, de Marſeille juſqu'à Palerme, *ſur les facultés & marchandiſes qui ſe trouveront chargées dans ladite Barque, Capitaine Pierre Sanphilipo, ainſi que ledit ſieur Aſſuré juſtifiera de ſon intérêt par l'obligation faite en ſa faveur par le Capitaine Sanphilipo, en date du premier Octobre* 1761, *ſans autre piece, en cas de ſiniſtre.*

La Pinque fit naufrage. Le ſieur Feſquet oppoſoit la barateric du preneur.

Sentence rendue en 1765, qui condamna le ſieur Feſquet à payer les 1000 liv. par lui aſſurées.

Cinquieme déciſion. Le ſieur Joſeph Fiquet donna à la groſſe à Pierre & à Jean-Pierre Lambert, Officiers du Vaiſſeau

l'*Aigle* » Capitaine Bonnegrace, la ſomme de 8210 liv., pour » être employées en marchandiſes qui ſeront chargées dans ledit » Vaiſſeau, d'entrée à l'Iſle Maurice, & autres lieux dans » les Indes, & de retour à l'Orient ».

Ledit ſieur Fiquet ſe fit aſſurer d'entrée & ſortie 8000 liv. ſur ladite partie donnée à la groſſe, *ſans être tenu, en cas de perte, de produire d'autres pieces ou juſtification, que l'obligation à retour de voyage des ſieurs Pierre & Jean-Pierre Lambert, à qui ladite ſomme à la groſſe a été fournie, en date du* 28 *Juin* 1771, *ainſi d'accord de pacte exprès.*

Le Vaiſſeau *l'Aigle* fit naufrage ſur les Côtes de l'Iſle de France.

Le ſieur Fiquet ſe pourvut contre ſes Aſſureurs.

Ils oppoſoient 1°. qu'il ne prouvoit pas le chargé. 2°. Que lors du naufrage, toutes les marchandiſes avoient déja été déchargées à terre.

Le ſieur Fiquet, en faveur de qui M. Ginoux & moi avions conſulté, répondoit qu'il ſuffiſoit que le Navire eût fait naufrage, pour que l'Aſſurance fût ouverte, en vertu du pacte ſtipulé, ſauf aux Aſſureurs leur action contre les preneurs. Sentence du 22 Mars 1775, qui condamna les Aſſureurs à payer les ſommes par eux aſſurées.

Arrêt rendu en 1776, au rapport de M. de Boutaſſy, qui confirma cette Sentence.

M. Valin, *art.* 57, *h. t.*, *pag.* 129, n'approuve pas cette Juriſprudence; mais je réponds que dans le cas des déciſions que je viens de rapporter, il s'agiſſoit moins d'une Aſſurance proprement dite, que du cautionnement de la fidélité du preneur; ou plutôt, c'eſt ici un Contrat mixte qui participe de l'Aſſurance & du cautionnement, & qui doit être régi par les principes de l'un & de l'autre : car, comme l'obſerve Mantica, *lib.* 2, *tit.* 3, *n.* 4, *in eodem negotio, duo etiam contractus poſſunt eſſe permixti.*

Vid. ſuprà ch. 8, *ſect.* 11, §. 4.

Si

Si le donneur en faiſant aſſurer ſon capital, n'a pas ſtipulé la diſpenſe de juſtifier du chargé, il ſera ſoumis, en cas de ſiniſtre, à cette juſtification vis-à-vis de ſes Aſſureurs, quoiqu'il en ſoit diſpenſé vis-à-vis de celui qui a reçu l'argent à la groſſe. Cette vérité, qui réſulte des principes établis par notre Ordonnance, eſt reconnue par tous nos Auteurs. Pothier, *en l'endroit cité. Suprà ſect.* 9. Caſaregis, *diſc.* 14, *n.* 15, *& diſc.* 15.

Si le pacte dont il s'agit n'a pas été ſtipulé, le donneur qui s'eſt fait aſſurer ſon capital, doit juſtifier le chargement effectif.

Autre choſe ſeroit, ſi l'Aſſurance avoit été faite par forme de gageure, dans les Pays où cela eſt permis. *Suprà ch.* 8, *ſect.* 11, §. 4. *Mon Traité des Contrats à la Groſſe, ch.* 6, *ſect.* 3.

CHAPITRE XII.

DES RISQUES MARITIMES.

SOMMAIRE.

Qu'eſt-ce que cas fortuit, *&* force majeure?
Qu'eſt-ce que péril, riſque, danger, haſard?
Fortune de mer, ſiniſtre.
SECT. I. *En regle générale, les Aſſureurs répondent de toute perte & de tous dommages qui arrivent ſur mer.*
§. 1. *Les Aſſureurs répondent de toute fortune de mer.*
Cas inſolites ou imprévus.
§. 2. *Les Aſſureurs ſe mettent* à la place de l'Aſſuré.
§. 3. *Pacte qui excepte certains dangers.*
SECT. II. *Obſervations générales ſur les accidens précédés de la faute de l'Aſſuré, ou de ſes Prépoſés.*
§. 1. *Les Aſſureurs ne répondent point des dommages arrivés par la* faute de l'Aſſuré.
§. 2. *Faute commiſe par les Prépoſés de l'Aſſuré.*
§. 3. *De quelle nature la faute doit-elle être, pour que les*

Assureurs ne répondent pas du sinistre ?
§. 4. *Ils doivent prouver la faute dont ils excipent.*
Sect. III. *De la baratterie.*
§. 1. *Etymologie. Définition.*
§. 2. *Les Assureurs sont-ils tenus de la baratterie du Patron & des Mariniers ?*
Baratterie du Capitaine choisi par l'Armateur assuré.
Baratterie du Capitaine chargé de gérer la pacotille assurée.
Baratterie du Capitaine, non facteur de l'Assuré.
Baratterie du Capitaine Assuré lui-même.
§. 3. *Baratterie est-elle une fortune de mer ?*
Doit être prouvée.
§. 4. *Capitaine absous du crime de baratterie, peut-il pour le même fait, être accusé de nouveau par une autre partie ?*
Sect. IV. *Faute du Capitaine.*
§. 1. *Le Capitaine est responsable de la faute très-légere.*
§. 2. *Si lors du départ, le Navire n'étoit pas en état de navigation.*
§. 3. *Si le Vaisseau étoit trop chargé, ou mal arrimé.*
§. 4. *S'il n'avoit pas un bon Equipage, & en nombre suffisant.*
§. 5. *Si dans les cas extraordinaires, le Capitaine n'a pas pris avis de l'Etat-Major.*
Procès-verbal.
§. 6. *Autres cas.*
§. 7. *Fautes du Capitaine concernant les marchandises.*
Dommage causé par les rats.
Sect. V. *Faute des Mariniers.*
§. 1 *Eloge des Mariniers.*
Juridiction du Capitaine sur l'Equipage.
§. 2. *Le Capitaine répond-il des méfaits des Mariniers ?*
§. 3. *Les Assureurs n'en répondent pas.*
Sect. VI. *Faute des Passagers & Gens de guerre.*
Sect. VII. *Révolte de l'Equipage.*
Sect. VIII. *Désertion des gens de l'Equipage.*
Sect. IX. *Du vice propre de la chose.*
§. 1. *Les Assureurs ne répondent pas des pertes qui arrivent par le vice propre de la chose.*
§. 2. *Du coulage.*
§. 3. *Cables rongés. Voiles usées. Navire dépéri.*
§. 4. *Vice est-il présumé*

procéder de la nature de la choſe?
Mort des animaux.
SECT. X. *Mort & révolte des Negres.*
SECT. XI. *Tempête.*
§. 1. *Signification du mot* tempête.
§. 2. *Si le Capitaine a mis à la voile en un temps non opportun.*
§. 3. *S'il a négligé de profiter du temps opportun.*
SECT. XII. *Bris & naufrage*
§. 1. *Obſervations générales.*
Deux ſortes de bris.
Deux ſortes de naufrage.
§. 2. *Ces divers accidens ſont-ils réputés fatals?*
Faute du Capitaine.
Si lors du naufrage, il étoit à terre.
Si ſans raiſon il paſſe par des endroits dangereux.
Si par ſa faute il donne ſur un écueil.
S'il ſe dirige vers une lumiere trompeuſe.
S'il n'a pas pris un Pilote Côtier.
§. 3. *Le bris & le naufrage, donnent-ils lieu au délaiſſement?*
Si le Navire naufragé eſt remis à flot, y a-t-il lieu au délaiſſement?
SECT. XIII. *Echouement.*
§. 1. *Définition.*
Echouement purement caſuel.
Echouement volontaire pour ſauver le tout.
Echouement occaſionné par la faute du Capitaine.
Echouement avec bris.
Echouement ſans bris.
§. 2. *Echouement ſimple donne-t-il lieu au délaiſſement?*
Déclaration du Roi de 1779.
SECT. XIV. *Abordage.*
§. 1. *Abordage arrivé par cas fortuit.*
§. 2. *Abordage arrivé par la faute des gens de l'un des Navires.*
Vaiſſeau qui entre le dernier dans le Port.
Qui ſort, doit faire place à celui qui entre.
Qui ſort, doit prendre garde à celui qui eſt ſorti peu avant.
Vaiſſeau qui met à la voile pendant la nuit.
Qui eſt à la voile, doit prendre garde à celui qui eſt à la cape.
Qui ſe place mal.
Qui embarraſſe le paſſage.
Vaiſſeau mal amarré.
Navire plus petit, doit céder le pas au plus gros.

Navire laiſſé ſans gardien.
Ancre laiſſée ſans gaviteau.
§. 3. *Abordage arrivé, non par cas fortuit, mais ſans qu'on ſache par faute de qui.*
Comment partage-t-on le dommage ſouffert?
§. 4. *Dommage arrivé à la marchandiſe par l'abordage.*
§. 5. *Ouvrages nuiſibles à la navigation.*
Pêche. Madrague.
Cable coupé.
§. 6. *Récapitulation.*
SECT. XV. *Changement de route ou de voyage.*
Ce changement eſt-il préſumé fatal?
SECT. XVI. *Changement de Vaiſſeau.*
§. 1. *Diſpoſition du Droit Romain.*
§. 2. *Diſpoſition de l'Ordonnance.*
Changement de Vaiſſeau avant le riſque commencé.
Après le riſque commencé.
§. 3. *Si le Navire ſubrogé ſans néceſſité, eſt auſſi bon que le premier.*
§. 4. *Si les deux Navires périſſent.*
§. 5. *Changement de Navire n'eſt pas préſumé fatal.*
§. 6. *Cas où il y a lieu de changer de Navire.*
Capitaine eſt-il obligé d'en louer un autre?
Aux dépens de qui?
SECT. XVII. *Feu.*
§. 1. *L'accident de feu eſt-il préſumé fatal?*
Feu arrivé par cas fortuit.
Feu arrivé par la faute du Maître ou des Mariniers.
§. 2. *Feu arrivé pour cauſe de peſte.*
§. 3. *Vaiſſeau incendié dans le Port ou rade.*
§. 4. *Feu pris aux laines.*
§. 5. *Feu mis au Navire par le Capitaine.*
SECT. XVIII. *Priſe.*
§. 1. *Définition.*
Deux ſortes de priſe.
Priſe juſte. Priſe injuſte.
§. 2. *Les Aſſureurs répondent de la priſe.*
La priſe eſt préſumée fatale.
§. 3. *Si le Capitaine eſt en faute.*
S'il ne ſe défend pas, ou qu'il ſe défende mal.
S'il eût pu éviter l'Ennemi.
Capitaine qui s'écarte de l'eſcorte.
§. 4. *Dès le moment de la priſe, l'action d'abandon eſt-elle ouverte?*
SECT. XIX. *Diverſes queſtions*

de droit public au ſujet de la priſe.
§. 1. *Le Souverain eſt-il propriétaire des Mers adjacentes à ſes Etats?*
Juſqu'à quelle diſtance?
Priſe faite dans le Port ou Rade d'une Puiſſance neutre.
Priſe faite ſous le canon, ou à la vue d'un Pays neutre.
Si l'attaque avoit commencé en pleine mer.
Corſaire ennemi qui entre dans les rivieres du Royaume.
§. 2. La Robe de l'Ennemi confiſque-t-elle celle de l'Ami?
§. 3. *Les Navires Marchands qui lors de la publication de la guerre ſe trouvent dans un Port devenu ennemi, ſont-ils de bonne priſe?*
Navire qui ignorant la guerre ſurvenue, entre de bonne foi dans un Port devenu ennemi.
§. 4. *Priſe faite de bonne foi depuis la publication de la paix.*
§. 5. *Navire qui pour éviter de périr, ſe refugie en ſuppliant dans un Pays ennemi.*
§. 6. *La priſe appartient-elle* ſur le champ *au capteur?*
§. 7. *Priſe conduite dans un Port neutre.*
§. 8. Navire ſacré.
Barque des Pêcheurs.
Navires Marchands.
SECT. XX. *Confiſcation prononcée par l'Ennemi.*
§. 1. *Confiſcation injuſte.*
Confiſcation prononcée par Juge étranger, eſt-elle préſumée juſte?
§. 2. *Si l'on avoit fait aux Aſſureurs myſtere de la ſimulation.*
Si la ſimulation avoit été connue des Aſſureurs.
Si la ſimulation a été dévoilée par le fait de l'Aſſuré, ou par le Capitaine.
§. 3. Qui pro quo *fait par le capteur.*
SECT. XXI. *Du rachat.*
§. 1. *Définition.*
§. 2. *Temps & lieu du rachat.*
§. 3. *Capitaine peut-il racheter le Navire?*
Le Capitaine qui fait le rachat, agit pour compte de qui il appartient.
§. 4. *Donative faite par le capteur au Capitaine pris.*
§. 5. *Deux manieres de faire le rachat.*

§. 6. *Droits & obligations des Aſſureurs.*
§. 7. *Lettre de change tirée à l'ordre du capteur.*
§. 8. *Otage.*
§. 9. *Liquidation.*
§. 10. *Eſt-il permis aux Corſaires François de rançonner les Navires ennemis dont ils ſe ſont emparés?*
§. 11. *Billet de rançon ſert de ſauf-conduit au Navire rançonné.*
§. 12. *L'action de rachat eſt-elle éteinte par la perte du Navire racheté?*
§. 13. *Ancien Réglement au ſujet du rachat.*
SECT. XXII. *Navire conduit chez l'Ennemi, & enſuite relâché.*
§. 1. *Y a-t-il lieu au délaiſſement?*
§. 2. *Peut-on demander aux Aſſureurs qui ſont* francs d'avarie, *la contribution aux frais & dommages occaſionnés par la priſe ſuivie de relâche?*
§. 3 *Salaires & nolis ſont-ils ſuſpendus pendant la détention du Navire pris & enſuite relâché?*
Navire pris, non dans l'objet de le confiſquer, mais bien dans l'objet de confiſquer la cargaiſon.
SECT. XXIII. *De la recouſſe.*
§. 1. *La guerre légitime eſt un moyen d'acquérir.*
Suivant le droit des gens, la choſe priſe ſur l'Ennemi appartient-elle ſur le champ *au capteur?*
Suivant le droit naturel, mon Compatriote qui reprend de l'Ennemi la choſe dont j'avois été dépouillé, doit-il me la rendre?
§. 2. *Ordonnances du Royaume au ſujet de la recouſſe.*
§. 3. *Repriſe faite par les Vaiſſeaux du Roi.*
§. 4. *Recouſſe faite par un Corſaire, après les vingt-quatre heures.*
Recouſſe avant les vingt-quatre heures.
§. 5. *Recouſſe faite par un auxiliaire ou allié.*
§. 6. *Action contre les Aſſureurs.*
§. 7. *Navire pris illicitement, & repris après les vingt-quatre heures.*
§. 8. *Recouſſe des billets de rançon, & de l'ôtage.*
§. 9. *Navire du Roi repris ſur les Ennemis.*
SECT. XXIV. *Navire qui ſans être recous, eſt abandonné par l'Ennemi.*

SECT. XXV. *Navire repris par ſon propre Equipage.*
SECT. XXVI. *Navire abandonné par ſon propre Equipage, qui, par la crainte de l'Ennemi, ou autre cauſe majeure, s'enfuit à terre.*
§. 1 *Défenſe au Capitaine d'abandonner ſon Navire ſans néceſſité.*
§. 2. *Navire abandonné par la crainte des Ennemis ou des Pirates.*
§. 3. *Si la Chaloupe qui s'enfuit eſt priſe, & que le Navire ne le ſoit pas.*
§. 4. *Si le Navire abandonné de l'Equipage pour fuir les Pirates, eſt délivré par un ami qui ſurvient dans le moment.*
§. 5. *Navire abandonné pour cauſe de peſte.*
§. 6. *Navire abandonné par la crainte du naufrage.*
SECT. XXVII. *Effets pris par l'Ennemi, & vendus à un François, ou à un Neutre.*
§. 1. *Obſervations générales.*
§. 2. *Déclaration du Roi de* 1638.
§. 3. *Réglement de* 1781.
§. 4. *Traités de commerce.*
SECT. XXVIII. *Des Pirates.*
§. 1. *Définition.*
Différence entre Pirate & Voleur.
Entre Pirate & Corſaire.
Entre Pirate & Ennemi.
§. 2. *Eſt-il vrai que la piraterie ait été en honneur chez certains peuples?*
§. 3. *Barbareſques ſont-ils des Pirates?*
§. 4. *Les Pirates ſont ennemis du genre humain.*
Peine de mort contre les Pirates.
Chacun peut les prendre & les expolier.
Doit-on les ſecourir s'ils ſont en danger?
§. 5. *Les Pirates n'acquierent pas la propriété de ce qu'ils ont pris.*
Le véritable Maître peut le réclamer en tout temps, des mains du Pirate.
§. 6. *Recouſſe des effets pris par les Pirates.*
§. 7. *Achat des choſes déprédées par Pirates.*
§. 8. *Navire propre aux Pirates, vendu à un tiers.*
§. 9. *Piraterie eſt avarie ſimple.*
§. 10. *Piraterie eſt préſumée cas fatal.*
S'il y a de la faute du Capitaine.
SECT. XXIX. *Vol des effets aſſurés.*

SECT. XXX. *Arrêt de Prince.*
§. 1. *Observations générales.*
Qu'eſt-ce qu'Arrêt de Prince?
Différence entre priſe & Arrêt de Prince.
§. 2. *L'Arrêt peut-il être effectué en pleine mer?*
§. 3. *Les Aſſureurs répondent de l'Arrêt.*
§. 4. *Perte & dépenſes du Navire pendant le temps de l'Arrêt.*
Si le Vaiſſeau eſt arrêté avant le riſque commencé.
Si le Vaiſſeau eſt arrêté après le riſque commencé.
§. 5. *Perte des marchandiſes pendant le temps de l'Arrêt.*
§. 6. *Délaiſſement pour cauſe d'Arrêt.*
SECT. XXXI. *Interdiction de commerce.*
§. 1. *Interdiction de commerce avec le lieu deſtiné, avant le voyage commencé.*
Interdiction de commerce avec le lieu deſtiné, après le voyage commencé.
§. 2. *Interdiction de commerce avec les autres Pays que celui indiqué.*
SECT. XXXII. *Navire pris pour le ſervice du Souverain.*
§. 1. *Le Souverain peut arrêter pour le ſervice de l'Etat, les Navires Marchands.*
§. 2. *Le Souverain eſt-il Aſſureur des Navires qu'il prend pour le ſervice de l'Etat?*
§. 3. *Capitaine pris pour le ſervice du Roi.*
SECT. XXXIII. *Marchandiſes priſes pour le ſervice du Souverain.*
SECT. XXXIV. *Navire arrêté par la crainte des Ennemis, par tempête, ou autre cauſe.*
§. 1. *Arrêt par la crainte des Ennemis.*
§. 2. *Arrêt à cauſe de la tempête.*
§. 3. *Arrêt pour radouber le Navire.*
§. 4. *Arrêt par la faute du Capitaine ou de l'Aſſuré.*
Pour cauſe de contrebande.
§. 5. *Réglement de 1781.*
SECT. XXXV. *Déclaration de guerre.*
§. 1. *Les Aſſureurs répondent des pertes & dommages occaſionnés par la déclaration de guerre.*
§. 2. *Uſage des anciens peuples dans leur déclaration de guerre.*
Hiſtoire Sainte.
Uſage des Grecs.

Uſage

Uſage des Romains.
Temps des Croiſades.
Héraut d'armes.
Uſage actuel.
Les formalités ſont indifférentes, pourvu que le peuple à qui on a déclaré la guerre, en ſoit informé.
§. 3. *Néceſſité de la déclaration de guerre.*
Il ſuffit qu'il y ait déclaration, d'un côté.
§. 4. *Hoſtilités conſtituent l'état de guerre.*
§. 5. *Effets de la déclaration de guerre entre les Sujets des deux Nations ennemies.*
Le commerce mercantille eſt-il interdit entre les Sujets reſpectifs?
Eſt-il permis de s'emparer des biens des Sujets de l'Ennemi, qui ſur la foi de la paix, ſe trouvent parmi nous, lors de la déclaration de la guerre?
Dettes & créances contractées pour des affaires antérieures à la guerre.
SECT. XXXVI. *Repréſailles & lettres de* marque.
Etymologie de marque *&* contre-marque.
SECT. XXXVII. *Commiſſion en guerre.*
§. 1. *Pour courir ſur l'Ennemi, il faut y être ſpécialement autoriſé par le Souverain.*
§. 2. *Différence entre Pirate & Corſaire.*
Eſt-il honnête d'armer en courſe?
Autorité du Capitaine qui arme en courſe.
Corſaire qui a commiſſion d'un Prince étranger.
§. 3. *Armement en guerre & en marchandiſe.*
§. 4. *Vaiſſeau armé en courſe qui fait des priſes, en acquiert la propriété.*
§. 5. *Vaiſſeau non armé en courſe, qui court ſur l'Ennemi.*
Qui fait des priſes.
§. 6. *Vaiſſeaux de guerre armés aux frais du Roi.*
Armés par de particuliers.
SECT. XXXVIII. *Innavigabilité.*
Idée propre, attachée au mot innavigabilité.
§. 1. *Texte des Ordonnances.*
Deux ſortes de préſomptions, l'une, juris & de jure, *& l'autre, ſimplement légale.*
§. 2. *Si les Procès-verbaux de viſite n'ont pas été faits,*

l'innavigabilité eſt-elle préſumée procéder du vice propre du Navire?
§. 3. *Si les viſites ont été faites, l'innavigabilité eſt-elle préſumée fatale?*
§. 4. *Les Aſſureurs ne répondent de l'innavigabilité, que lorſqu'elle arrive par fortune de mer.*
§. 5. *L'innavigabilité eſt-elle préſumée fatale?*
§. 6. *Pour qu'il y ait innavigabilité, faut-il que le Navire ne puiſſe être radoubé?*
Si la réparation eſt trop coûteuſe & trop longue.
Si le Capitaine n'a ni argent, ni crédit.
§. 7. *Navire qui malgré l'innavigabilité prononcée, continue de naviguer.*
§. 8. *Navire qui revient ſur ſes pas, par la crainte de devenir innavigable.*
§. 9. *Innavigabilité doit avoir été prononcée.*
§. 10. *Innavigabilité du Navire donne-t-elle lieu au délaiſſement des facultés?*
SECT. XXXIX. *Obſervations générales au ſujet des avaries.*
§. 1. *Définition des avaries.*
§. 2. *Diſtinction des avaries, en* ſimples *& en* communes.
§. 3. *Diſtinction des avaries ſuivant l'uſage de divers Pays.*
§. 4. *Etymologie.*
Germinamento.
§. 5. *Tout dommage arrivé par pure fortune de mer, eſt avarie ſimple.*
§. 6. *Toute dépenſe faite, & tout dommage ſouffert pour le* ſalut commun, *ſont avaries groſſes.*
§. 7. *Dommage cauſé par la faute du Maître ou de l'Equipage.*
§. 8. *Dommage arrivé par le vice propre de la choſe.*
§. 9. *Différence entre avarie proprement dite, & ſiniſtre majeur.*
SECT. XL. *Obſervations générales ſur le jet.*
§. 1. *Cas où il eſt permis de faire jet.*
§. 2. *Deux ſortes de jet.*
Jet régulier.
Jet irrégulier.
Le jet eſt préſumé irrégulier.
Le jet eſt préſumé fatal.
Le jet irrégulier eſt un demi-naufrage.
§. 3. *Délibération des Marchands & des gens de l'Equipage.*

S'il y a diverſité d'avis.
Quels ſont ceux de l'Equipage, dont l'avis doit être pris?
Si les Marchands chargeurs ne ſont pas à bord.
L'avis du Capitaine l'emporte-t-il ſur celui de l'Equipage?
Dans le jet irrégulier, toute délibération eſt ſuperflue.
§. 4. *Qui eſt-ce qui doit commencer à jetter?*
§. 5. *Quelles choſes doit-on, ou peut-on jetter?*
Choſe d'autrui.
Argent & choſes précieuſes.
Negres.
§. 6. *Devoirs de l'Ecrivain.*
Du Capitaine.
§. 7. *Choſe jettée ne ceſſe point d'appartenir à ſon maître.*
SECT. XLI. *Enumération des avaries groſſes & des avaries ſimples.*
§. 1. *Pertes occaſionnées par* naufrage.
Si la Chaloupe chargée périt, & que le Navire ſoit ſauvé.
Si la Chaloupe chargée ſe ſauve, & que le Navire périſſe.
§. 2. *Pertes occaſionnées par* l'échouement.
Frais pour remettre le Navire à flot.
§. 3. *Frais de ſauvetage.*
§. 4. *Jet.*
Dommage cauſé par le jet aux marchandiſes qui reſtent à bord.
Si le jet ne ſauve pas le Navire.
Si le Navire ſauvé par le jet, périt enſuite.
§. 5. *Dommage occaſionné au Navire par ſimple cas fortuit.*
Dommages ſoufferts par le Navire pour le ſalut commun.
Cables coupés & ancres laiſſées pour ſuivre le convoi.
Mât forcé pour le ſalut commun.
Mât rompu par ſimple cas fortuit.
Perte de la Chaloupe.
§. 6. *Navire qui fait échelle pour être radoubé.*
§. 7. *Dommages ſoufferts pour fuir l'Ennemi.*
Frais de convoi.
Refuge ſous une Citadele.
Déroutement pour fuir l'Ennemi.
Frais pour recouvrer le Navire abandonné par la crainte de l'Ennemi.

§. 8. *Dommage ſouffert par le feu de l'Ennemi.*
§. 9. *Priſe.*
Rachat.
Frais pour parvenir à être relâché.
§. 10. *Arrêt de Prince.*
§. 11. *Peſte.*
§. 12. *Déradement.*
§. 13. *Feu du Ciel.*
Feu aux laines.
§. 14. *Mort des Eſclaves.*
§. 15. *Maladie des Mariniers.*
Salaires pendant la maladie.
Matelots blèſſés.
Matelot qui reſte impotent.
Matelot fait eſclave.
Matelot mort pendant le voyage.
Matelot tué dans le combat.
§. 16. *Frais pour entrer dans un Havre ou une Riviere.*
§. 17. *Abordage.*

SECT. XLII. *Des choſes ſujettes à la contribution, ou pour leſquelles on doit contribuer.*

§. 1. *Tout ce qui ſe trouve dans le Navire.*
§. 2. *Effets dont il n'y a point de connoiſſement.*
§. 3. *Effets ſur le tillac.*
§. 4. *Effets chargés par le Capitaine, ſans l'aveu de celui qui avoit affreté le Navire* per averſionem.
§. 5. *Effets chargés dans le cours du voyage.*
§. 6. *Munitions de guerre & de bouche.*
§. 7. *Hardes des Matelots.*
Loyer des Matelots.
Portée des Matelots.
§. 8. *Hommes libres.*
Bagage des Paſſagers.
Jet des coffres du Paſſager.
§. 9. *Eſclaves.*
§. 10. *Effets jettés.*
§. 11. *Effets déchargés avant le jet.*
§. 12. *Navire & fret.*

SECT. XLIII. *De l'action en contribution.*

§. 1. *L'action en contribution eſt-elle réelle?*
§. 2. *Contre qui compete-t-elle?*
§. 3. *En quel lieu la contribution doit-elle être faite?*
§. 4. *A la diligence de qui?*
De l'autorité de qui?
En préſence de qui?
Réglement d'avarie dreſſé à l'amiable.
§. 5. *Eſtimation ſuivant le prix du lieu de la décharge.*
On déduit les nolis & autres frais.

Sur quoi ſe regle-t-on pour juger de la qualité de la marchandiſe ?
Cas de fraude.
§. 6. *La contribution ſe fait au ſol la livre.*
§. 7. *Payement des avaries.*
Part des inſolvables.
Saiſie proviſoire.
Cautionnement.
Payement proviſoire.
§. 8. *Si les effets ſauvés ſont recouvrés après le payement des avaries.*
SECT. XLIV. *Obligation des Aſſureurs, au ſujet des avaries.*
§. 1. *Les Aſſureurs répondent du jet & autres avaries.*
Pourvu que l'accident ſoit arrivé par fortune de mer.
§. 2. *l'avarie ſe régale entre les Aſſureurs & les Aſſurés.*
§. 3. *Comment eſtimer le dommage ?*
Vis-à-vis des Aſſureurs, faut-il prendre pour regle la valeur du lieu du chargement, ou celle du lieu de la décharge?
§. 4. *Les Aſſureurs peuvent-ils différer tout payement juſqu'à ce que le réglement d'avarie ait été fait ?*
§. 5. *Avarie qui n'excede pas un pour cent.*
SECT. XLV. *clauſe* franc d'avarie.
§. 1. *Uſage de Londres.*
Uſage d'Italie.
Uſage de diverſes Places du Royaume.
Uſage de Marſeille.
§. 2. *Notre clauſe* franc d'avarie, *décharge les Aſſureurs de toute avarie ſimple, & de toute avarie commune.*
§. 3. *Prétendus inconvéniens de ladite clauſe.*
SECT. XLVI. *Clauſe franc d'avarie, diſpenſe-t-elle des avaries, dans les* ſiniſtres majeurs ?
SECT. XLVII. *Dangers de terre.*
§. 1. *Confiſcation pour cauſe de contrebande, de droits non payés &c.*
§. 2. *Effets deſtinés pour le chargement, qui périſſent à terre.*
Effets laiſſés à terre par le Navire qui dérade.
§. 3. *Effets aux infirmeries.*
§. 4. *Autres cas de danger de terre.*
SECT. XLVIII. *Dommages arrivés lors du chargement, ou du déchargement.*
§. 1. *Rupture des cordages.*

§. 2. *Barrique qui roule dans la mer.*
Effets mis dans des gabarres.
SECT. XLIX. *Des pilotages & autres droits.*
SECT. L. *Avanies.*
Réglement de 1781.
SECT. LI. *Bande & contrebande.*

IL n'eſt rien de ſi fertile en cas fortuits que la mer. *Nihil tam capax fortuitorum quàm mare.* Tacite, *Annal. lib.* 14, *n.* 3. Les Navigateurs ſont les ſeuls qui puiſſent en décrire les dangers. *Qui navigant mare, enarrent pericula ejus : & audientes auribus noſtris admirabimur.* Eccleſiaſte, *cap.* 43, ℣. 26.

Qu'eſt-ce que *cas fortuit*, & *force majeure*?

On appelle *cas fortuit*, les événemens que la prudence humaine ne ſauroit prévoir. *Fortuitos caſus nullum humanum concilium providere poteſt.* L. 2, §. 7, ff. *de admin. rer. ad civit.* L. 6, C. *de pignor. act.*

On appelle force majeure, *vis major*, celle à laquelle on ne peut réſiſter : *cui reſiſti non poteſt.* L. 15, §. 2, ff. *locati.* L. 25, §. 6, ff. *eod.*

Ces deux points ſe confondent. On entend par cas fortuit une force majeure qu'on ne peut prévoir, & à laquelle on ne peut pas réſiſter : *fortuitus caſus eſt cui non poteſt reſiſti, & cui præcaveri non poteſt.* Cujas, *ſur la Rubrique du Code de locato.* Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 38. Straccha, *gl.* 22.

Il ſuit de cette définition, que tout cas qu'on a pu prévoir & éviter, n'eſt pas fortuit. *Ubi autem diligentiſſimus præcaviſſet & providiſſet, non dicitur propriè caſus fortuitus.* Santerna, *part.* 3, *n.* 65.

Il y a une grande différence à faire entre cas fortuit, & *cas imprévu.* La perte qui arrive par l'imprudence ou l'impéritie du Capitaine, eſt imprévue, mais elle n'eſt pas fortuite : *improviſus caſus dicitur qui ſolet imprudentibus contingere.* Santerna, *d. loco.*

En un mot, on ne met dans la cathégorie des cas fortuits que ceux qui arrivent malgré toute la prudence humaine : *quod fato contingit, & cuivis patrifamilias, quamvis dili-*

gentiſſimo poſſit contingere. L. 11, §. 5, ff. *de minorib.*

Péril, *riſque*, *haſard*, *danger*, ſont des ſynonymes dont il eſt bien difficile de déterminer la différence, & dont je ne tenterai pas de donner la définition. *Vid. l'Encyclopédie.* Qu'eſt-ce que *péril*, *riſque*, *danger*, *haſard* ?

Quelques Auteurs prétendent que celui qui s'eſt rendu indéfiniment reſponſable du *péril* de la choſe aſſurée, eſt tenu de toute perte qui arrive, ſoit par cas fortuit, ſoit par le fait du Capitaine. Mais cette interprétation dépend de la matiere ſujette, & de la maniere dont la police eſt dreſſée. Straccha, *gloſ.* 15, *n.* 2 & 3. Dans le doute, on interprete parmi nous le Contrat relativement aux regles établies par l'Ordonnance.

Nota. Les Auteurs Italiens latiniſent le mot *riſque*, & l'appellent *riſicum*, qui ſignifie la même choſe que péril. Straccha, *gl.* 16.

Les *fortunes de mer* proprement dites, ſont celles qui procedent des écueils & des tempêtes, *ex marinæ tempeſtatis diſcrimine.* Mais en matiere d'Aſſurance, ainſi qu'on le verra bientôt, on entend par *fortune de mer*, toutes les pertes & tous les dommages qui arrivent ſur mer par cas fortuit; & même quelquefois, ſous la même dénomination, on entend les accidens qui arrivent dans le cours du voyage par l'inconduite du Capitaine & des Mariniers. *Fortunes de mer.*

Ainſi, *fortune de mer*, eſt un genre qui comprend tout ce dont les Aſſureurs ſont reſponſables.

Le *cas ſiniſtre* préſente l'idée de l'entiere perte du Navire. Caſaregis, *diſc.* 17. Mais le mot *ſiniſtre*, dont les Italiens ont fait un ſubſtantif, comprend toute perte & tout dommage arrivé en la choſe aſſurée. Straccha, *gl.* 24. Targa, *cap.* 52, *not.* 2. *Siniſtre.*

Cette maniere de parler a été adoptée parmi nous.

SECTION I.

En regle générale, les Assureurs répondent de toute perte & de tous dommages qui arrivent sur mer.

§. 1. Les Assureurs répondent de toute fortune de mer.

L'article 26, h. t., après avoir spécifié divers accidens maritimes, ajoute que les Assureurs répondent *généralement de toutes autres fortunes de mer.*

Præstare tenentur quodcumque damnum obveniens in mari. Devicq, *de avariis*, §. 74. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 311, *pag.* 457. Kuricke, *diat. pag.* 830.

Targa, *ch.* 52, *n.* 2, dit que les Assureurs sont garants de tout sinistre qui arrive sur la mer, ou par la mer. *Ogni sinistro che occora in mare, o da mare.*

On ne doit donc pas s'arrêter à la doctrine de Pothier, n. 64, qui, voulant expliquer ce que c'est que *fortune de mer*, dit que » les risques dont les Assureurs se chargent par la nature du » Contrat d'Assurance, sont les pertes & dommages qui arri- » vent par quelque cas de force majeure, à laquelle on ne » peut résister, *vis divina* ».

Par *fortune de mer*, on entend en général tout dommage qui arrive *sur mer* à la chose assurée, sauf les modifications que l'Ordonnance, ou les pactes des Parties apportent à cette regle. *V. infrà sect.* 2 *& sect.* 3, §. 3.

Cas insolites, ou imprévus.

Il est des Auteurs qui pensent que l'Assureur n'est pas garant des cas insolites & extraordinaires, à moins qu'une clause de la police ne l'en rende responsable. Casaregis, *disc.* 1, *n.* 56 & 149. Straccha, *gl.* 15, *n.* 9 & 13. Roccus, *not.* 63. Santerna, *part.* 3, *n.* 72 *& seq.*

D'autres vont plus loin. Ils estiment que, malgré pareilles clauses, l'Assureur ne répond point des cas qu'il n'a pu *prévoir.* Pothier, *des obligations*, *n.* 668.

Mais l'opinion commune est, que les Assureurs répondent de

de tous les accidens, quelque insolites, inconnus, ou extraordinaires qu'ils soient. Kuricke, *diatr.*, *pag.* 831. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 5, *pag.* 980. Scaccia, §. 1, *quest.* 1, *n.* 134. Devicq, §. 74. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 66. Roccus, *not.* 63.

M. Valin, *art.* 26, *pag.* 72, observe très-bien que l'exception des cas insolites, n'est pas admissible parmi nous à la vue de notre Ordonnance, qui comprend absolument *toutes fortunes de mer*, s'il n'y a quelque restriction par une convention expresse.

Constat verba generalia etiam ad ignorata seu incogitata in specie, cogitata tamen in genere, porrigi. Dumoulin, *Cons.* 8, *n.* 19.

Suprà ch. 2, *sect.* 7, §. 3 *&* 4.

Formules imprimées.

Ce n'est donc que pour prévenir les doutes & les vaines disputes, que dans les formules imprimées, on a inséré les clauses suivantes :

» Veut que tous ceux qui prendront de cette assureté, » soient tenus des mêmes risques que l'Assuré, *tant divins qu'hu-* » *mains*, d'amis ou ennemis, *connus ou inconnus* . . . . . » & de tous inconvéniens, périls & cas fortuits qui pourront » arriver ». Formule *de Marseille.*

» Généralement de tous périls & fortunes qui pourront arri- » ver, en quelque maniere que ce soit, *& que l'on peut ima-* » *giner* ». Formules *de Bourdeaux & d'Anvers.*

» Généralement de tous périls, fortunes, ou cas fortuits » qui pourroient arriver, *en quelque maniere que ce soit, pré-* » *vus ou imprévus* ». Formule *de Nantes.*

» Et généralement de tous inconvéniens *pensés ou non pen-* *sés* ». Formules *de Rouen & de Gênes.*

Cogitatis vel incogitatis, usitatis vel inusitatis, nullis exceptis. Formule *de Hambourg.*

Omnis alius casus : portentosi, fortuiti, infortunii, sinistri, impedimenti, & casus mali, & qualiscumque fuerit vel intervenerit. Formule *d'Anconne.*

§ 2.

Les Assureurs se mettent *à la place de l'Assuré.*

Pour donner plus d'énergie & plus d'étendue aux clauses qu'on vient de rapporter, on ajoute que les Assureurs se *mettent au même lieu & place de l'Assuré, comme si assuré ne fût.* C'est-

à-dire, qu'en cas de perte, l'expédition ſera préſumée avoir été faite pour leur compte. *Formule de Marſeille.*

Se mettent en la place de l'Aſſuré pour le garantir & l'indemniſer de toutes pertes & dommages. Formules *de Nantes, de Bourdeaux, de Rouen, & d'Anvers.*

Nos veſtri loco conſtituimus ad vos tutos præſtandos ab omni damno & incommodo. Formule de Hambourg.

On doit obſerver 1°. que les Aſſureurs ne ſont véritablement au lieu & place de l'Aſſuré, qu'en cas de délaiſſement. Valin, *art.* 46 *&* 50, *pag.* 98 *&* 123.

2°. Les Aſſureurs, en cas de délaiſſement, ne ſont au lieu & place de l'Aſſuré, que juſqu'à la concurrence de la ſomme aſſurée, & non pour le découvert, lequel continue d'appartenir à ſon premier maître. *Infrà ch.* 17, *ſect.* 12.

§. 3. Pacte qui excepte certains dangers.

Puiſque les polices ſont ſuſceptibles de *toutes les conditions dont les Parties veulent convenir*, art. 3, h. t., il eſt permis de déterminer les riſques dont les Aſſureurs ſeront garants, & d'exclure ceux dont ils ne ſeront pas reſponſables. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 339, *pag.* 458. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 45. Corvinus, *C. de naufragiis, pag.* 93.

J'ai vu lors de la précédente guerre (*ſuprà ch.* 3, *ſect.* 2, §. 4.) & pendant la guerre actuelle, pluſieurs polices contenant la clauſe : *franc aux Aſſureurs de tous événemens de guerre*, ou la clauſe : *franc de priſe de la part des Anglois.*

Avant la Déclaration du Roi de 1779, la clauſe *franc du cas d'innavigabilité*, étoit devenue commune parmi nous.

J'ai vu des polices où l'on avoit ſtipulé, *franc des événemens de l'ouragan de la Martinique arrivé du* 10 *au* 11 *Octobre* 1780, *& des ſuites qui auroient pu en réſulter.*

En un mot, il eſt permis d'excepter tel riſque qu'on trouve à propos.

Pour prévenir les ſurpriſes, on eſt aſſez en uſage parmi nous d'écrire de ſa propre main, les modifications principales dont on eſt convenu avec l'Aſſuré ; mais on a l'imprudence de laiſſer la police en blanc !

Tous les pactes qui y ſont inſérés après coup, & auxquels

les modifications qui accompagnent la ſignature ne ſe réferent pas, ſubſiſtent en leur entier, quoiqu'ils ne ſoient point énoncés ſur le dos de l'Acte, & quand même il y auroit contrariété entre la cotte & le contenu de la police. Par exemple : la cotte porte que l'aſſurance eſt faite *ſur corps & facultés*, & dans l'intérieur l'aſſurance ſe trouve réduite *au corps* ſeul du Navire auquel on a donné une valeur exceſſive, parce que le Vaiſſeau a été déclaré innavigable, & que toutes les marchandiſes ſont arrivées à bon port ! ſuivant la cotte, le Navire aſſuré eſt un neutre, & dans l'intérieur il s'agit d'un Navire François ! &c.

Les Aſſureurs ont beau dire que le blanc a été rempli après coup, & même après l'événement. Ils ne ſont point recevables à s'accuſer eux-mêmes d'avoir contrevenu à l'Ordonnance. Il ſuffit qu'on n'apperçoive dans l'acte, ni rature, ni faux matériel, pour qu'on préſume que la forme légale n'a pas été violée. Telle eſt la Juriſprudence de notre Amirauté, & telle fut la réponſe que M. Gignoux & moi fîmes, en Octobre 1782, à des Aſſureurs qui ſe plaignoient qu'on les avoit trompés, en inſérant dans la police, des conditions différentes de celles énoncées au dos de l'acte.

Il ſeroit à ſouhaiter qu'on réprimât pareils abus, contre leſquels on ne ceſſe de crier. Il ſeroit eſſentiel de prévenir les fraudes multipliées qui ſe commettent impunément à ce ſujet ; & peut-être qu'il ne ſeroit pas impoſſible de trouver quelque moyen pour faire reſpecter la Loi, ſur un point qui concerne la foi des Contrats & l'intérêt du commerce. Puiſque *les Aſſureurs ſont des pupilles*, il ſeroit juſte qu'on vînt à leur ſecours ! *Vid. ſuprà ch.* 2, *ſect.* 4, *pag.* 47.

SECTION II.

Observations générales sur les accidens précédés de la faute de l'Assuré ou de ses Prépossés.

L'Ordonnance, *art.* 27, *h. t.*, décide que les Assureurs ne seront pas tenus » des pertes & dommages qui arriveront *par* » *le fait ou la faute de l'Assuré* ».

L'article suivant ajoute, qu'ils » ne seront tenus de porter les » pertes & dommages arrivés au Vaisseau & marchandises *par* » *la faute des Maîtres & Mariniers*, si par la police ils ne » sont chargés de la baratterie du Patron ».

L'article 12, *tit. des Contrats à la grosse*, établit en regle générale, que » tout ce qui arrive par le vice propre de la chose, » *ou par le fait des Propriétaires, Maître, ou Marchands* » *Chargeurs*, ne sera réputé cas fortuit, s'il n'est autrement » porté par la police ».

§. 1. Les Assureurs ne répondent point des dommages arrivés par la *faute de l'Assuré.*

Il est donc certain que les Assureurs ne répondent jamais des dommages & des pertes qui arrivent directement *par le fait ou la faute de l'Assuré* lui-même. Il seroit en effet intolérable, que l'Assuré s'indemnisât sur autrui d'une perte dont il seroit l'auteur.

Cette regle dérive des premiers principes. Elle est consignée dans la Loi *cum proponas* 3, *C. de naut. fœnore.* Elle est appliquée au Contrat d'Assurance par le Guidon de la Mer, *ch.* 9, *art.* 8. Elle est répétée dans tous nos livres.

Si casus evenit culpâ assecurati, non tenentur assecuratores. Scaccia, §. 1, *quest.* 1, *n.* 154. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5. *n.* 5 & 10. Straccha, *de assecur.*, *gl.* 31, *n.* 4. de Luca, *de credito*, *disc.* 106, *n.* 3. Casaregis, *disc.* 1, *n.* 75 & 76, Roccus, *not.* 22, &c.

C'est ici une regle générale à laquelle il n'est pas permis de déroger par un pacte contraire : *nullâ pactione effici potest ne dolus præstetur. L.* 27, §. 3, ff. *de pactis* ; &, comme l'ob-

ſerve Pothier, *n.* 65, *h. t.* » il eſt évident que je ne peux pas » valablement convenir avec quelqu'un, qu'il ſe chargera des » fautes que je commettrai ».

§. 2. Faute commiſe par les Prépoſés de l'Aſſuré.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 11, décide que les Aſſureurs *ne répondent pas de la négligence du Commiſſionnaire* de l'Aſſuré, parce que le Commiſſionnaire repréſente le Commettant, lequel doit s'imputer d'avoir fait un mauvais choix.

L'Ordonnance conſidere *le Maître & les Mariniers* comme les prépoſés de l'Aſſuré, lorſqu'elle décide que l'Aſſureur ne ſera pas tenu des pertes arrivées par leur faute.

M. Valin, *art.* 27, *h. t.*, *pag.* 72, dit » qu'aucune clauſe ne peut » valablement charger les Aſſureurs des dommages qui arrivent » *par le fait ou la faute des Prépoſés, Agens ou Facteurs de l'Aſſuré* ». Cette aſſertion eſt trop générale. Je ne ſaurois déſapprouver le pacte par lequel l'Aſſuré ſtipule que les Aſſureurs ſeront reſponſables de la faute de ſes prépoſés. L'article 28, *h. t.*, & l'article 12, *tit. des Contrats à la groſſe*, le permettent: ce qui doit s'entendre, ſauf les exceptions de droit. *Vid. infrà ſect.* 3 & 4.

§. 3. De quelle nature la faute doit-elle être, pour que les Aſſureurs ne répondent pas du ſiniſtre?

Pour que les Aſſureurs ſoient recevables à exciper de la faute de l'Aſſuré, ou de celle de ſes prépoſés, il n'eſt pas beſoin qu'elle ait directement & néceſſairement donné lieu au ſiniſtre. Il ſuffit qu'il ſoit poſſible qu'elle l'ait occaſionné. *Advertendum eſt non eſſe neceſſarium quòd culpa ſit precisè ordinata ad caſum, ſed ſufficere quod ſecundùm poſſibilitatem actûs, dicatur ordinata; nempe quod poſſibile ſit ex causâ illâ effectum ſequi*, &c. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 52 *& ſuivans; diſc.* 1, *n.* 82; *diſc.* 10, *n.* 7. Straccha, *de nautis*, *part.* 4, §. 1, *n.* 2.

En un mot, ainſi que l'obſerve Pothier, *n.* 68, » les Aſſu- » reurs ne ſont pas tenus des riſques, *lorſqu'on s'eſt écarté de* » *ce qui eſt porté par la police*, ſi ce n'eſt de leur conſente- » ment, ou en cas de néceſſité ».

§. 4. Les Aſſureurs doivent prouver la faute dont ils excipent.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 8, *art.* 7, dit que » la charge des » preuves tombe ſur l'Aſſureur, *lequel n'eſt recevable en ſes ex-* » *ceptions, ſans les prouver.*

L'article 61, *h. t.*, dit » que l'Aſſureur ſera reçu à *faire preuve* » *contraire aux atteſtations* ». D'où il ſuit, que c'eſt à l'Aſſureur à juſtifier les exceptions qu'il oppoſe.

Il ſuffit donc, en regle générale, que l'Aſſuré prouve le ſiniſtre. Si les Aſſureurs ſoutiennent qu'il eſt arrivé, ou qu'il a été occaſionné par la faute de l'Aſſuré ou de ſes prépoſés, ils doivent le prouver. *Sufficit caſum probaſſe: quòd ſi quis dicat culpâ nautæ caſum eveniſſe, ille ipſe qui hoc dicit, probare debet.* Vinnius, *ad leg.* 3, §. *miratur*, ff. *naut. caup.*, *pag.* 34. Straccha, *de navib. part.* 2, *n.* 6. Stypman. *cap.* 15, *n.* 347 & 558. Targa, *cap.* 57, *pag.* 246. Valin, *art.* 9, *tit. du Capitaine*, *pag.* 373.

SECTION III.

De la Baratterie.

§. 1. Étymologie.

Baratterie eſt un mot barbare, inconnu à l'antiquité; de Luca, *de credito*, *diſc.* 106, *n.* 28. Straccha, *gl.* 31, *n.* 1.

Paſquier, *liv.* 8, *ch.* 3, *pag.* 682, dit que ce mot dérive de *barat*, qui ſignifioit tromperie, fourbe, menſonge.

Définition.

Par *Baratterie* on entend communément le crime dont un Capitaine ſe rend coupable en prévariquant dans ſon état; de Luca, *de credito*, *diſc.* 106, *n.* 28. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 77; *diſc.* 10, *n.* 7; *diſc.* 141, *n.* 2. Straccha, *gl.* 31, *n.* 1. Targa, *ch.* 74. Brillon, Savary, Deniſart, *v°. Baratterie.*

Les peines que le Capitaine prévaricateur mérite, ſont déterminées par les art. 20, 32, 35 & 36, *tit. des Capitaines.*

Ainſi, toute faute dans laquelle un Capitaine tombe, n'eſt pas Baratterie, ſi elle n'eſt accompagnée de dol & de fraude. *Non omnis navarci culpa eſt barataria, ſed ſolùm tunc ea dicitur, quando committitur cum præexiſtenti ejus machinatione, & dolo præordinato ad caſum.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 77.

Cependant parmi nous, le mot *Baratterie* comprend le cas de ſimple faute, tout comme celui de dol. Guidon de la Mer,

ch. 5, *art.* 6; *ch.* 9, *art.* 1 & 8. Ordonnance, *art.* 28, *h. t.*

Il eſt donc permis de dire avec Valin, *art.* 28, *pag.* 75, & Pothier, *n.* 65, que » ces termes de *Baratterie du Patron*, com-» prennent toutes les eſpeces, tant de dol, que de ſimple im-» prudence, défaut de ſoins, & impéritie, tant du Patron que » des Gens de l'Équipage ».

§. 2. Les Aſſureurs ſont-ils tenus de la Baratterie du Patron & des Mariniers ?

En France, les Aſſureurs étoient autrefois reſponſables *ipſo jure* de la Baratterie du Capitaine. Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 6; *ch.* 9, *art.* 1, 2 & 8.

Le Réglement d'Anvers, *art.* 4, veut que » nul ne puiſſe » aſſurer le larcin ou mauvais comportement du Maître ou » Matelots; dérogeant, caſſant & annullant toutes les uſances » & coutumes qui ſont au contraire ».

Par le Statut de Gênes, les Aſſureurs ne ſont pas reſponſables de la Baratterie proprement dite; mais ils ſont tenus de la faute. Targa, *ch.* 56, 65, 70, 71 & 74. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 124.

Notre Ordonnance, *art.* 28, *h. t.*, a pris un juſte milieu: les Aſſureurs, dit-elle, ne ſeront tenus des pertes & dommages arrivés *par la faute* des Maîtres & Mariniers, *ſi par la police ils ne ſont chargés de la Baratterie du Patron.*

Formules.

Les Formules d'Aſſurance renferment ſur ce point des clauſes relatives aux Loix & aux mœurs de chaque Pays.

Par la Formule de Rouen, dreſſée d'après le Guidon de la Mer, les Aſſureurs ſe rendent reſponſables de la *Baratterie des Patrons ou Mariniers.*

Par celle de Hambourg, ils ſe rendent garans *de nequitiâ, vel incuriâ naucleri, vel nautarum.*

De fraude magiſtri navis, ſive ſcribæ. Formule d'Anconne.

Par la Formule de Londres, les Aſſureurs ſe rendent garans *de la Baratterie du Maître & des Mariniers.*

Par celle de Nantes, les Aſſureurs courent tous riſques & périls de mer. . . . *d'imprudence, d'abſence du Capitaine lors de la perte, de Baratterie de Patron, Maîtres & Mariniers.*

Mettent à leur riſque la Baratterie de Patron, Maîtres & Mariniers. Formule de Bourdeaux.

On ne trouve rien de ſemblable dans la Formule d'Anvers, attendu l'Ordonnance prohibitive de Philipe II.

Dans celle de Gênes, dreſſée d'après le Statut de la même Ville, les ſeuls cas de Baratterie & de contrebande ſont exclus: *excluſo ſolo Barateria o contrabandi.*

Dans celle de Marſeille, il n'eſt pas parlé de la Baratterie du Patron, & il n'eſt pas d'uſage que nos Aſſureurs s'en rendent reſponſables; mais rien n'empêche qu'ils s'y ſoumettent par un pacte écrit à la main.

Il n'eſt donc pas ſurprenant de trouver de la variété dans la doctrine des Auteurs, parce que chacun a écrit ſuivant l'uſage de ſon Pays.

Les uns paroiſſent établir en regle générale, que les Aſſureurs répondent des dommages arrivés par la Baratterie, ou faute du Maître ou de l'Équipage. Cleirac, *pag.* 290, 329 & 451. Kuricke, *diatrib. pag.* 831. Pereſius, *C. de naufragiis*, *n.* 2. Devicq. §. 74.

Les autres ſoutiennent que les Aſſureurs ne répondent point de la Baratterie. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 5, 10, 12 & 13. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 73. Rote de Gênes, *dec.* 3, *n.* 15; *dec.* 166, *n.* 4. Targa, *cap.* 74. Savary, *parere* 60. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 48.

Quelques-uns s'enveloppent dans diverſes diſtinctions. Santerna, *part.* 3 & 4. Straccha, *gl.* 31.

Roccus, *n.* 44, dit que les Aſſureurs ne répondent pas de la Baratterie du Capitaine, ſi l'Aſſuré eſt Armateur du Navire; mais qu'ils en répondent, ſi l'Aſſuré eſt un ſimple Chargeur.

Tout ceci donne lieu à l'examen de quelques queſtions aſſez importantes.

Baratterie du Capitaine choiſi par l'Armateur Aſſuré.

Premiere queſtion. Les Aſſureurs qui ſouſcrivent une police où la clauſe d'être *tenu de la Baratterie du Patron*, eſt inſérée, répondent-ils de la Baratterie du Capitaine choiſi par l'Aſſuré Armateur du Navire?

Je

Je crois que non ; car l'Armateur répond lui-même des faits du Capitaine dont il a fait choix. *Omnia facta Magistri debet præstare, qui eum præposuit.* L. 1, §. 5, ff. *de exercit. act.*

Les Propriétaires des Navires seront responsables des faits du Maître, dit l'art. 2, *tit. des Propriétaires.*

Ils répondent des déprédations que le Capitaine & les Mariniers font dans le Navire. *Ex delicto cujusvis eorum, qui navis navigandæ causâ in navi sunt, datur actio in exercitorem.* L. 1, §. 2, ff. *de exercit. act.* Ainsi jugé le 22 Mai 1778 par le Parlement de Bretagne, contre le sieur Guillet de Nantes, Armateur du Navire *le St. Paul*, au sujet de l'enlevement que le Capitaine en second avoit fait des hardes & pacotilles du Capitaine mort pendant la traversée.

Or, si les Propriétaires sont tenus de la Baratterie du Patron vis-à-vis du tiers, il s'ensuit, *à fortiori*, qu'ils en sont tenus vis-à-vis d'eux-mêmes, sans pouvoir la rejetter sur des Assureurs qui, à leur tour, seroient fondés à exercer leurs actions contr'eux ; ce qui seroit un circuit prohibé par le droit. *Circulus in jure vitandus.* Julien, *V. interpretatio* 52. *B.*

Il est vrai que suivant l'art. 2 qu'on vient de citer, les Propriétaires sont déchargés du fait du Maître, en abandonnant leur Bâtiment & le fret. Mais cette grace, qui est contraire au droit commun, leur est accordée pour les mettre à couvert des actions qu'on voudroit intenter contre eux, & nullement pour déférer à eux-mêmes, une action contre des personnes dont, en rigueur de regle, ils devroient être les garans dans tous les cas.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 15, *art.* 4, dit que » si l'Assurance est faite sur corps de nef, l'Assureur n'est abstraint » à la malversation, dol ou fraude du Maître du Navire, parce » que le Bourgeois qui se fait assurer, l'a élu, & choisi pour » agréable la prudhommie & suffisance d'icelui ». *Ibiq.* Cleirac, *pag.* 318.

Quando navarcus positus est à domino mercium, tunc assecuratus sibi debet imputare quòd talem præpositum elegerit, & assecurator non tenetur. Casaregis, *disc.* 10, *n.* 14 ; *disc.* 1, *n.* 75.

Dans ces divers cas, je crois que la clauſe dont il s'agit devient inutile, parce qu'elle eſt contraire à l'ordre des choſes, & qu'elle ne doit pas avoir plus de force que l'ancien droit commun, qui étoit en vigueur avant l'Ordonnance de 1681.

Autre choſe ſeroit, ſi par un pacte ſpécial, & écrit à la main, les Aſſureurs s'étoient *rendus vis-à-vis de l'Armateur, garans de la bonne conduite du Capitaine.* Ce pacte renfermeroit un cautionnement véritable ; mais je ne penſe pas que la clauſe imprimée dans la police, d'être *tenu de la Baratterie du Patron*, donnât au Propriétaire du Navire, le droit de s'en prendre contre ſes Aſſureurs, pour leur faire payer la perte ou le dommage occaſionnés par la faute d'un Capitaine qu'il a choiſi, & des faits duquel il eſt lui-même reſponſable par ſa ſeule qualité de Propriétaire-Armateur.

Baratterie du Capitaine chargé de gérer la pacotille aſſurée.

Seconde queſtion. Les Aſſureurs qui ſe ſont rendus *garans de la Baratterie du Patron*, ſont-ils reſponſables de la perte de la pacotille aſſurée, ſi cette perte arrive par la faute du Capitaine, chargé de la Commiſſion ?

La clauſe d'*être tenu de la Baratterie du Patron*, ne concerne que les fautes que le Capitaine commet en ſa qualité de *Maître*, & nullement celles dont il ſe rend coupable dans les fonctions de Marchand & de Géreur.

Si le Capitaine a failli en ſa premiere qualité : comme s'il a dérouté &c., les Aſſureurs qui ſe ſont rendus garans de la Baratterie du Patron, en ſont reſponſables ; mais malgré ladite clauſe, ils ne ſont pas tenus des fautes que le Capitaine commet en ſa qualité de Facteur. *Vid.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 75 & 76.

La choſe reçoit encore moins de difficulté, ſi le Capitaine parvenu au lieu deſtiné, diſſipe la pacotille chargée à ſa conſignation. C'eſt alors *un riſque de terre*, dont les Aſſureurs ne répondent en aucune maniere.

Baratterie du Capitaine, non Facteur de l'Aſſuré.

Troiſieme queſtion. En vertu de la même clauſe, les Aſſureurs ſont-ils tenus de la Baratterie du Patron, vis-à-vis du Chargeur particulier, qui n'a ni choiſi le Capitaine, ni déféré au Capitaine la geſtion des marchandiſes aſſurées ?

La clauſe dont il s'agit eſt dans ce cas très-bonne pour ſoumettre les Aſſureurs à payer le dommage, ſauf leur recours contre le Capitaine ou contre le Navire. Roccus, *not.* 27.

Mais s'il n'y a aucune clauſe pareille, ni imprimée, ni écrite à la main, les Aſſureurs ne répondront point des dommages arrivés par la faute ou Baratterie du Maître & des Mariniers, ſuivant l'article 28, *h. t. Ibiq.* Valin, *pag.* 75. Pothier, *n.* 64. Savary, *parere* 60, *pag.* 492.

C'eſt à quoi on doit s'en tenir, ſans s'arrêter aux diſtinctions faites par de Luca, *de credito*, *diſc.* 106, *n.* 32. Par Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 75; *diſc.* 10, *n.* 8 & 14; *diſc.* 66. Par Roccus, *not.* 23 & 44. Santerna, *part.* 3, *n.* 71, & *part.* 4, *n.* 19. Straccha, *gl.* 31, *n.* 4. Kuricke, *diatr.*, *pag.* 831.

Baratterie du Capitaine aſſuré lui-même.

Quatrieme queſtion. Si l'Aſſuré commande lui-même le Navire, il eſt évident que les Aſſureurs ne répondront jamais vis-à-vis de lui-même, de ſa propre Baratterie. *Nulla pactione effici poteſt, ne dolus præſtetur.* L. 27, §. 3, ff. *de pactis.* Guidon de la Mer, *ch.* 15, *art.* 4. Valin, *art.* 28, *pag.* 75. Pothier, *n.* 65. Caſaregis, diſc. 66.

Mais le pacte ſeroit bon au ſujet de la Baratterie des Mariniers, à laquelle le Capitaine aſſuré n'auroit point participé.

§. 3. Baratterie eſt-elle une fortune de mer?

La Baratterie eſt-elle une fortune de mer?

Valin, *art.* 28, *pag.* 75, dit que » par la nature du Con-
» trat d'Aſſurance, l'Aſſureur n'eſt chargé de droit que des
» pertes qui arrivent par cas fortuit, par fortune de mer;
» *ce qui eſt tout-à-fait étranger aux fautes que peuvent com-*
» *mettre le Maître & les Mariniers* ». Pothier, n. 64, tient le même langage, ainſi qu'on l'a vu, *ſuprà ſect.* 1, §. 1.

Il eſt vrai que ce n'eſt pas ici un dommage qui procede *ex marinæ tempeſtatis diſcrimine*; mais la Baratterie n'eſt pas moins un riſque & un très-grand riſque maritime, puiſqu'on eſt obligé de confier ſon bien aux gens de mer, qui peuvent oublier quelquefois les devoirs de leur état, ou qui, par imprudence, occaſionnent des pertes.

Voilà pourquoi le Guidon de la Mer avoit mis la Baratterie ſur le compte des Aſſureurs. Voilà encore pourquoi notre

Ordonnance permet aux Aſſureurs de ſe charger de la Baratterie du Patron : ce qu'elle ne permettroit pas, ſi, du moins en un ſens, ce cas n'étoit pas une *fortune de mer.*

Si une perſonne que j'avois lieu de croire honnête, me trompe, & emporte l'argent que je lui ai confié, cet événement ſera pour moi un véritable cas fortuit, ſuivant la Loi 20, ff. *commodati.*

Si ce même événement arrive ſur mer, ce ſera alors une fortune de mer, qui de droit eſt à la charge des Aſſureurs, à moins qu'ils n'en ſoient déchargés par quelque loi particuliere : telle que notre Ordonnance, laquelle ſe tait à ſon tour lorſqu'il y a pacte contraire.

Doit être prouvée.

Celui qui allegue la Baratterie, doit en rapporter la preuve d'une maniere concluante. Dans le doute, on ne la préſume pas. *Barattariæ crimen numquam eſt præſumendum, ſed concludentiſſimè probandum.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 80; *diſc.* 225, *n.* 99; *diſc.* 226, *n.* 6. Straccha, *gl.* 31, *n.* 5. Savary, *parere* 60. Boniface, *tom.* 5, *pag.* 469.

§. 4.

Capitaine abſous du crime de Baratterie, peut-il, pour le même fait, être accuſé de nouveau par une autre partie?

Si un Capitaine accuſé de Baratterie proprement dite, eſt mis hors de Cour & de procès, il ne peut plus, pour le même fait, être attaqué par une autre partie; parce qu'il s'agit de ſon honneur & de ſon état, & qu'en pareille matiere, *ſententia pro veritate habetur*, ſuivant la Loi 25, ff. *de ſtatu hominum.*

Hæc ſententia, tanquam ſuper ſtatu cum legitimis oppoſitoribus ſemel prolata, facit jus erga omnes cœquale habentes intereſſe. Anſaldus, *diſc.* 70, *n.* 21. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 81.

Il n'y auroit que la voie de l'appel pour faire réformer une pareille Sentence, quoique rendue à la pourſuite d'un tiers.

Après avoir parlé de la *Baratterie*, laquelle préſente avec ſoi l'idée de crime & de fraude, enviſageons la même matiere ſous un aſpect plus doux : ce qui nous donnera occaſion d'entrer dans quelque détail.

SECTION IV.

Faute du Capitaine.

On vient de voir que les Aſſureurs ne répondent pas des pertes arrivées *par la faute du Maître.* Il eſt donc eſſentiel de connoître quand, & comment le Capitaine ſe rend coupable de faute. Mais les idées qu'on croit acquérir à ce ſujet dans la théorie, ne ſont pas d'un grand uſage dans la pratique : car, comme l'obſerve Targa, *cap.* 70, il eſt auſſi difficile de dévoiler les fautes des Capitaines, que celles des Médecins. *Son queſti errori, come quelli che Commettono bene ſpeſſo i Medici, nel curare li poveri infermi.*

§. 1. Le Capitaine eſt reſponſable de la faute très-légere.

Le Capitaine eſt un Mandataire à gage, qui répond de la faute très-légere. *L.* 3, §. 5. *L* 5, ff. *nautæ.* Stypmannus, *part.* 4, *tit.* 15, *n.* 322, *pag.* 556. Vinnius, *ad leg. Rhod.*, *pag.* 33. Straccha, *de nautis*, *part.* 2, *n.* 4. Caſaregis, *diſc.* 19. Targa, *cap.* 12, *n.* 27. Valin, *art.* 9, *tit. du Capitaine*, *pag.* 373.

Si le Capitaine n'a pas prévu ce qu'il auroit dû prévoir, il eſt en faute. *In culpâ cenſeri debet magiſter navis, quòd non præviderit id quod à diligente fuiſſet proviſum.* Straccha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 26.

Il eſt en faute, s'il a failli par ignorance de ſon art. *Imperitia culpæ adnumeratur. L.* 132, ff. *de reg. jur.* Straccha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 32 *& ſuivans.* Kuricke, *pag.* 647 *&* 698. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 65 ; *diſc.* 122, *n.* 1 *&* 12.

§. 2. Si lors du départ, le Navire n'étoit pas en état de navigation.

Le Capitaine eſt obligé de bien agréer, calfeutrer & conditionner ſon Navire, afin d'arriver à bon port, & que les marchandiſes ſoient rendues ſaines & ſauves au lieu de leur deſtination. *Art.* 8, *tit. du Capitaine.* Conſulat de la Mer, *ch.* 62, 63, 64, 224, 292, *L.* 19, §. 1, ff. *locati ; L.* 6, §. 4, ff. *de actione empti. L.* 27, ff. *eod.* Vinnius, *ad leg. Rhod. pag.* 259. Targa, *cap.* 12, *n.* 9. Straccha, *de nautis*,

part. 3, *n.* 41. Caſaregis, *diſc.* 19, *n.* 31; *diſc.* 23, *n.* 22. Roccus, *de nautis, not.* 69.

D'après l'article 12, *tit. du fret*, tout Navire étoit préſumé avoir été, lors de ſon départ, en bon état de navigation; il falloit qu'on prouvât que *lorſqu'il avoit fait voile, il étoit incapable de naviguer.*

Pour prévenir l'abus d'une pareille préſomption, dont les Aſſureurs n'étoient que trop ſouvent la victime, la Déclaration du 17 Août 1779 a preſcrit ce qui ſuit:

Art. 1. » Aucun Navire Marchand ne pourra prendre charge » dans tous les Ports de notre domination, avant qu'il ait été » conſtaté que ledit Navire eſt en bon état de navigation, » ſuffiſamment armé & muni des pieces de rechange néceſſai- » res, eu égard à la qualité du Navire, & à la longueur du » voyage; à l'effet de quoi, ſera dreſſé procès-verbal du tout, » en préſence des deux principaux Officiers du Navire, par » trois Experts, dont un ſera Capitaine ou Officier de Navire, » l'autre Conſtructeur, & le troiſieme, Charpentier du Port du » départ, ou à leur défaut, par trois autres Experts; tous leſ- » quels Experts ſeront nommés d'office par les Officiers de » l'Amirauté; lequel procès-verbal, préſenté devant un des » Officiers de l'Amirauté, & affirmé, tant par leſdits Officiers » de Navire, que par les Experts, demeurera annexé comme » piece de bord au congé ordonné par l'article premier, ti- » tre des congés, de l'Ordonnance de 1681, lequel congé » ne pourra être délivré que ſur le vû dudit procès-verbal.

Article 2. » Seront tenus leſdits Officiers de Navire & Ex- » perts nommés par le Juge, de travailler ſans délai à la rédac- » tion dudit procès-verbal: leur enjoignant d'y procéder avec » exactitude & fidélité, ſous peine d'interdiction pour deux » ans, & même de déchéance totale, s'il y écheoit, contre » leſdits Officiers, & de 300 liv. d'amende contre chacun des » Experts, ſauf à prendre la voie extraordinaire, ſi le cas le » requiert.

Article 3. » Lorſque le Navire ſera prêt à recevoir ſon

» chargement de retour, il ſera procédé à une nouvelle vi-
» ſite dans la même forme & par les perſonnes du même état
» que celles ci-deſſus dénommées; lors duquel procès-verbal, les
» Officiers du Navire ſeront tenus de repréſenter le procès-
» verbal de viſite fait dans le lieu du départ, pour être re-
» collé, & à l'effet de conſtater les avaries qui pourront être
» ſurvenues pendant le cours du voyage, par fortune de mer,
» ou par le vice propre du Navire; & à l'égard des Navires
» faiſant le cabotage, & de ceux qui ſont la caravanne dans
» l'Archipel & dans les Echelles du Levant, les Propriétaires,
» Capitaines ou Maîtres, ne ſeront tenus de faire procéder au-
» dit procès-verbal, qu'un an & un jour après la date du
» premier ».

J'examinerai dans la ſuite du préſent Chapitre, ſi dans tous les cas de ſiniſtre, les Aſſureurs peuvent exciper du défaut de ce procès-verbal.

§. 3. Si le Vaiſſeau étoit trop chargé ou mal arrimé.

Le Capitaine ſeroit en faute, s'il avoit chargé le Navire outre meſure, & que cette ſurcharge eût donné lieu à quelque ſiniſtre. *L.* 1, *C. ne quid oneri publico. L.* 7, §. 2. *L.* 27, §. 23, ff. *ad leg. aquil. L.* 1, §. 4, ff. *ſi quadrup.* Loix attribuées aux Rhodiens, *ch.* 22. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 46. Réglement d'Anvers, *art.* 10. Droit hanſéatique, *tit.* 3, *art.* 2.

Il en eſt de même, ſi le Capitaine n'a pas leſté & arrimé ſon Navire d'une maniere convenable. *Art.* 8, *tit. du Capitaine.* Droit hanſéatique, *tit.* 3, *art.* 2.

§. 4. S'il n'a pas un bon équipage.

Il doit ſe procurer un bon équipage. *L.* 16, ff. *de rei vindicatione. L.* 27, §. 9 & 11, ff. *ad leg. aquiliam.* Droit hanſéatique, *tit.* 3, *art.* 2. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 67.

La Déclaration de 1727, art. 16 » permet aux Capitaines de
» compoſer le tiers des Matelots de leur équipage, de Mate-
» lots étrangers; & leur fait défenſes d'en embarquer un plus
» grand nombre ».

L'article 17 de la même Déclaration, » défend au Capitaine
» d'embarquer pour Écrivain, Chirurgien, Supercargue, Nō-

» cher, ou Officiers Mariniers, aucun étranger, même natu-
» ralisé ».

En temps de guerre, ce point de discipline ne s'observe point. On prend les Matelots qu'on peut trouver. *Silent leges inter arma.*

En nombre suffisant.

Ce seroit une grande faute que de partir avec un équipage trop peu nombreux, & évidemment insuffisant pour conduire le Navire. Casaregis, *disc.* 23, *n.* 67. Straccha, *de nautis*, *n.* 35, Kuricke, *pag.* 703 & 724. Roccus, *de navib.*, *not.* 62.

§. 5.
Si dans les cas extraordinaires, le Capitaine n'a pas pris avis de l'État-major.

» C'est une maxime ou loi générale de la mer, que le
» Maître ne doit faire sortir le Navire du Port, faire jet,
» couper mât ou cables par bout, ni rien entreprendre qui
» soit de conséquence, en quelque grand danger qu'il se trouve
» engagé ou surpris, si ce n'est par l'avis & conseil de la ma-
» jeure partie de l'équipage & des Marchands, s'il y en a dans
» le bord. Le Maître doit tout assembler pour y délibérer ». Cleirac, *jugement d'Oleron*, *art.* 2, *pag.* 14. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 14. Targa, *ch.* 12, *n.* 28. Ordonnance de la Marine, *art.* 15, 22, 25, 26, 33, *tit. du Capitaine*, *art.* 8, *tit. du Pilote.*

Valin, *art.* 15, *tit. du Capitaine*, *pag.* 381, dit que » si
» le Capitaine agit & se détermine *contre l'avis commun*, il
» se rend responsable de tous les dommages qui en résulteront ». Kuricke, *pag.* 723, tient le même langage.

Cette doctrine ne me paroît pas exacte. Il ne s'agit pas ici d'un jugement où les voix se comptent, & ne se pesent point. Le Capitaine est *Maître.* Il est obligé de prendre avis; mais la Loi ne l'oblige pas à se soumettre aveuglement à cet avis, s'il est mauvais, ou si dans les circonstances il paroît mauvais. Telle est la doctrine de Casaregis, *disc.* 122, *n.* 15.

Procès-verbal.

Dans les cas extraordinaires, il est d'usage que le Capitaine & les Officiers assemblés, dressent un procès-verbal. Je trouve dans mes recueils un certificat conçu en ces termes :

» Nous Capitaines & anciens Propriétaires de Bâtimens Marchands,

» chands, atteſtons en faveur de la vérité, que lorſque dans » le cours de la navigation, & ſur-tout dans les lieux de re- » lâche, il arrive quelque accident extraordinaire qui concerne » le Navire ou la cargaiſon, le Capitaine ne manque pas d'en » dreſſer *procès-verbal*, qu'il fait ſigner par tous ſes Officiers, » en attendant qu'il puiſſe faire ſon conſulat pardevant quel- » que Conſul de la Nation, ou Magiſtrat ».

§. 6. Autres cas.

On verra dans la ſuite du préſent Chapitre, divers cas où il eſt parlé de la faute du Capitaine, touchant le Navire.

§. 7. Fautes du Capitaine concernant les marchandiſes.

Le Capitaine eſt tenu de tous les dommages qui arrivent à la marchandiſe par ſa faute; car moyennant le nolis qui eſt payé, il doit rendre la marchandiſe telle qu'il l'a reçue, à moins que le dommage ne procede d'un accident qu'on n'a pu ni prévoir, ni empêcher. Conſulat de la Mer, *ch.* 59, 61 & *ſuivans*, 73, 234. Caſaregis, *diſc.* 19, *n.* 19; *diſc.* 23, *n.* 55 & 80; *diſc.* 46, *n.* 3. Targa, *ch.* 28, *not.* 7. Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 5 & 6. *Ibiq.* Cleirac, *pag.* 254. Roccus, *not.* 49.

Le Capitaine répond des marchandiſes ſur le pied du connoiſſement. *Supra*, *ch.* 11, *ſect.* 2 & 3, où je parle de la clauſe. *que dit être.*

Malgré cette clauſe, les Aſſureurs répondent des avaries, ſi par le Conſulat il eſt juſtifié que le Navire a été battu de la tempête.

Dans la ſuite du préſent Chapitre, on verra divers cas où il eſt parlé des fautes du Capitaine, concernant la marchandiſe.

Dommage cauſé par les rats.

P. S. Dans un procès pendant en notre Amirauté, il eſt queſtion de ſavoir ſi le Capitaine eſt tenu des dommages cauſés par les rats. Voici quelle eſt la diſpoſition du Conſulat de la Mer, *ch.* 65 & 66.

» Si la marchandiſe chargée dans le Navire ſe trouve ron- » gée par les rats, & qu'on n'ait pas eu la précaution de » mettre des chats à bord, le Patron eſt tenu de ce dom- » mage.

» Le Patron ne répond point du dommage cauſé par les

» rats, ſi les chats qui étoient à bord ſont morts pendant le » voyage, pourvu qu'au premier endroit où il a touché, il » n'ait rien oublié pour s'en procurer d'autres ».

Telle eſt la doctrine de tous nos Auteurs. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 73. Straccha, *de navib. part.* 3, *n.* 48, *pag.* 451. Roccus, *ibid. not.* 58. Santerna, *part.* 4, *n.* 31. Kuricke, *tit.* 3, *art.* 19, *n.* 1, *pag.* 723. Targa, *cap.* 28, *not.* 4, *pag.* 119. Cleirac, *ſur le Guidon de la Mer, ch.* 5, *art.* 8.

Ces Auteurs citent la Loi 13, §. 6, ff. *locati*, qui décide que *ſi fullo veſtimenta polienda acceperit, eaque mures roſerint, ex locato tenetur, quia debuit ab hac re cavere.*

SECTION V.

Faute des Mariniers.

Les Aſſureurs ne répondent point des pertes arrivées par la *faute des Mariniers*, à moins qu'il n'y ait convention contraire. Il eſt donc à propos de donner quelque idée des fautes dans leſquelles les Mariniers peuvent tomber.

§. 1. Éloge des Mariniers.

Nos Auteurs parlent des Matelots, d'une maniere très-peu favorable; mais *l'éloge* qu'ils en font, mérite ſans doute d'être mitigé, ſur-tout dans le ſiecle où nous vivons. Ce ſont, diſent-ils, *gens mauvais, voleurs, indociles, & ſurchargés de tous les vices qu'ils ramaſſent dans les lieux où ils abordent.* Conſulat de la Mer, *ch.* 141. Straccha, *de nautis, part.* 5, §. 4. Vinnius & Pechius, *ad leges Rhod.*, *pag.* 1. Kuricke, *pag.* 693, 694, 711 & 750. Cleirac, *pag.* 489.

Juriſdiction du Capitaine ſur l'Équipage.

Pour contenir pareilles gens dans le devoir, il a été néceſſaire de déférer au Capitaine une puiſſance & une eſpece de Juriſdiction capable de conſerver ou de rappeller le bon ordre dans ſon bord. Jugement d'Oleron, *art.* 12. *Ibiq.* Cleirac, *pag.* 58. Kuricke, *pag.* 748. Targa, *ch.* 12, *n.* 17. Caſaregis, *diſc.* 136, *n.* 14.

» Pourront, par l'avis des Pilotes & Contre-maîtres, faire

» donner la cale, mettre à la boucle, & punir d'autres ſem-
» blables peines, les Matelots mutins, ivrognes & déſobeiſ-
» ſans, & ceux qui maltraiteront leurs camarades, ou com-
» mettront d'autres ſemblables fautes & délits dans le cours
» de leur voyage. *Art.* 22, *tit. du Capitaine* ».

L'Ordonnance concernant les Conſulats, du 3 Mars 1781, tit. 3, art. 26, » défend aux Capitaines, Maîtres & Patrons
» des Bâtimens François, *étant dans les Ports & Rades du*
» *Levant & de Barbarie*, de maltraiter leurs Équipages, de
» donner la cale, & de punir d'autres ſemblables peines, les
» Matelots mutins, ivrognes, ou déſobéiſſans, & ceux qui
» maltraiteront leurs camarades ou commettront d'autres ſem-
» blables fautes, ou délits, à moins qu'ils n'en aient obtenu
» la permiſſion de l'Ambaſſadeur, des Conſuls & Vice-Con-
» ſuls ».

Pareilles peines n'infligent point note d'infamie. Elles ſont uſitées chez nos voiſins. Stypmannus, *part.* 4, *ch.* 20, *n.* 48, *pag.* 588. Kuricke, *pag.* 750. Loccenius, *lib.* 3, *cap.* 8, *n.* 17.

Anciennement le Capitaine avoit l'autorité de chaſſer du bord les Matelots querelleurs & déſobéiſſans. Conſulat de la Mer, *ch.* 122 & 160. Droit hanſéatique, *tit.* 3, *art.* 8; *tit.* 4, *art.* 5. *Ibiq.* Kuricke, *pag.* 707 & 710. Jugemens d'Oleron, *art.* 5, 6 & 13. *Ibiq.* Cleirac, *pag.* 29, 30 & 61. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 25. Targa, *ch.* 17, *pag.* 65.

Aujourd'hui le Capitaine n'a pas le droit, pendant le cours du voyage, de chaſſer du bord les Mariniers querelleurs & déſobeiſſans, parce que la Loi lui donne des moyens aſſez ſuffiſans pour réprimer leur inconduite. Déclaration de 1728, *art.* 1. Valin, *art.* 2 & 3, *tit. des Matelots; & art.* 10, *tit. de l'engagement.*

» Le Matelot ou autre qui aura fait couler les breuvages,
» perdre le pain, fait faire eau au Navire, excité ſédition pour
» rompre le voyage, ou frappé le Maître les armes à la main,
» ſera puni de mort ». Art. 7, *tit. des Matelots. Ibiq.* Valin. Conſulat de la Mer, *ch.* 160 & 161. Jugement d'Oleron,

art. 2. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 24. Loccenius, *lib.* 3, *cap.* 8, *n.* 19.

La peine dont l'article 7, *tit. des Matelots*, parle, auroit lieu contre les Officiers & Paſſagers qui ſe rendroient coupables de pareils délits. Targa, *ch.* 12, *n.* 24.

Dans les cas où il s'agit d'un crime capital, le Capitaine, aſſiſté de ſes Officiers, doit conſtituer priſonnier le délinquant, faire les procédures urgentes & néceſſaires pour l'inſtruction du procès, & remettre le coupable aux Officiers de l'Amirauté du premier lieu du Royaume où le Navire abordera. *Art.* 23, *tit. du Capitaine.* Droit hanſéatique, *tit.* 3, *art.* 11. *Ibiq.* Kuricke, *pag.* 711 *&* 750. Cleirac, *ſur les Jugemens d'Oleron*, *art.* 12, *pag.* 60, *& au Chapitre de la Juriſdiction*, *pag.* 454 *&* 524.

Le Capitaine étant donc Magiſtrat dans ſon Navire, il doit ſavoir ſe faire reſpecter. Il aviliroit ſon caractere, s'il maltraitoit ſes gens, & plus encore s'il avoit la baſſeſſe de les frapper. Une telle inconduite mériteroit d'être punie ſéverement par les Juges à qui la plainte en ſeroit portée.

Le ſubalterne qui en pareil cas ſe ſeroit mis en état de défenſe, & qui auroit repouſſé la violence par la force, pourroit, ſuivant les circonſtances, être excuſé, du moins juſqu'à certain point.

» Le Marinier doit ſouffrir patiemment les injures qui lui » ſont faites de la part de ſon Patron. Si celui-ci lui court deſ» ſus, le Marinier doit fuir juſqu'à la proue. S'il eſt pourſuivi, » il doit fuir de l'autre côté. Mais s'il eſt pourſuivi encore, » il peut ſe défendre, prennant à témoin l'équipage, de la *né*» *ceſſité où il ſe trouve de repouſſer la force par la force* ». Conſulat de la Mer, *ch.* 162.

» Si le Maître frappe aucun de ſes compagnons, ledit com» pagnon doit attendre le premier coup, comme de point ou » de paulme. Mais ſi le Maître frappe plus d'un coup, *ledit* » *compagnon ſe peut défendre.* Et ſi le compagnon fiert le pre» mier, il doit payer cent ſols d'amende, ou perdre le poing ». *Jugement d'Oleron*, *art.* 2.

» Qui frappera ſon Maître, payera cent ſols, ou perdra la » main ; & ſi le Maître bat, il doit recevoir coup pour coup ». Ordonnance de Wisbuy, *art.* 24.

Vid. Targa, *ch.* 17, *n.* 3, *pag.* 63, & Valin, *art.* 22, *tit. du Capitaine, pag.* 422.

§. 2. Le Capitaine répond-il des méfaits des Mariniers ?

Le Capitaine obligé d'avoir l'œil ſur tout, répond des vols faits, & des dommages cauſés par les Matelots, à moins qu'il ne juſtifie qu'il n'a pu les empêcher. Conſulat de la Mer, *ch.* 59, 77 & 195. Cleirac, *pag.* 66, 449 & 525. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 81. Kuricke, *pag.* 724, *n.* 9. Straccha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 8. Roccus, *de nautis*, *n.* 40. Ordonnance du 3 Mars 1781, *tit.* 3, *art.* 25.

§. 3. Les Aſſureurs n'en répondent pas.

Les Aſſureurs ne répondent pas des méfaits des Mariniers, à moins que *par la police, ils ne ſoient chargés de la Baratterie du Patron.* Le mot *Patron* comprend ici tous ceux qui ſont aux gages du Navire.

SECTION VI.

Faute des Paſſagers & des Gens de guerre.

La Loi premiere, § 1, ff. *nautæ*, dit que le Capitaine eſt garant, non ſeulement de l'inconduite des Mariniers, mais encore de celle des Paſſagers. *Factum, non ſolùm nautarum præſtare debet, ſed & vectorum.*

D'où il ſemble que les Aſſureurs ne répondent pas des pertes & dommages occaſionnés ſur mer par les Paſſagers ou par les Gens de guerre.

Cela eſt vrai, s'il a été au pouvoir du Capitaine de l'empêcher ; mais s'il n'y a eu abſolument aucune faute de ſa part, l'accident arrivé ſur mer par le délit des Paſſagers ou des Gens de guerre, ſera à la charge des Aſſureurs, parce que l'Ordonnance n'excepte que les pertes qui arrivent *par la faute du Maître & des Mariniers.* Le cas dont il s'agit doit être régi par la regle générale, qui rejette ſur les Aſſureurs toute perte

& tout dommage arrivé *ſur mer*. Voyez la Section ſuivante, où je rapporte les Arrêts rendus contre les Aſſureurs du Vaiſſeau *la Vierge du Roſaire*.

Cependant l'article 12, *tit. des Contrats à la Groſſe*, décide que ce qui *arrive par le fait des Marchands chargeurs, n'eſt pas réputé cas fortuit*. Mais par *Marchand chargeur*, on doit entendre celui qui a chargé les effets ſur leſquels les deniers ont été pris à la groſſe, & par analogie, celui qui a chargé les effets qui ont été aſſurés; car ſi tout autre Marchand chargeur, embarqué dans le Navire, occaſionnoit par ſon fait quelque dommage ou ſiniſtre à la choſe d'autrui, ſans que le Capitaine eût pu ni le prévoir, ni l'empêcher, je crois que les Aſſureurs de la choſe endommagée répondroient de cet accident, ſauf leur garantie contre le coupable. *Vid.* mon Traité des Contrats à la groſſe, *ch.* 7, *ſect.* 2.

SECTION VII.

Révolte de l'Équipage.

Je trouve dans mes recueils une Sentence rendue en Juillet 1678 par l'Amirauté de Marſeille. Divers particuliers avoient chargé des effets dans la Barque *le bon Jeſus Bonnaventure*. Ils les avoient fait aſſurer. Dans le cours du voyage, les Mariniers, après avoir maſſacré le Patron, l'Écrivain, le Nocher & le Pilote, ſe rendirent maîtres de la Barque, & s'enfuirent dans l'Archipel. Les Aſſureurs furent condamnés à payer les ſommes aſſurées.

Aujourd'hui les Aſſureurs ne répondroient d'un pareil accident, que dans le cas où ils ſe ſeroient rendus garans de la *Baratterie du Patron*.

Targa, qui, au Chapitre 74, dit que par le Statut de Gênes les Aſſureurs ne répondent point de la *Baratterie*, décide au Chapitre 68, que ſi les gens du bord, prenant querelle enſemble, ſe battent, ſe tuent ou ſe bleſſent, au point que le ſervice du

Navire en ſouffre, les Aſſureurs répondent du dommage occaſionné par cet événement. *Queſto ſiniſtro come fatale per lo danno che ne riſulta, vien à carico delli aſſecuratori come caſo fatale, & impenſato.*

Mais Targa ne parle pas, dans le Chapitre 68, d'un cas de Baratterie proprement dite, puiſque l'objet des Mariniers querelleurs n'eſt ni de nuire à la navigation, ni de prévariquer dans leur état. Or, l'on a vu ci-deſſus qu'à Gênes on diſtingue la *Baratterie*, de tout autre délit; & que les Aſſureurs répondent de la faute du Capitaine & des Mariniers vis-à-vis de l'Aſſuré qui n'eſt pas Armateur du Navire. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 75.

La déciſion de Targa, au Chapitre 68, eſt donc relative aux uſages de Gênes, & ne doit pas être tirée à conſéquence.

Parmi nous, les Aſſureurs ne répondroient ni des querelles & batteries des Mariniers, de quoi Targa parle, ni moins encore de la révolte de l'équipage, parce que, ſuivant notre Ordonnance, ils ne ſont pas tenus des pertes arrivées *par la faute des Maîtres & Mariniers.*

Voici un cas qu'on a voulu confondre avec celui de révolte, mais qu'il eſt eſſentiel de diſtinguer.

Si, crainte de faire naufrage ou d'être pris par les ennemis, l'équipage refuſe de continuer le voyage, & d'obéir au Capitaine, ce n'eſt pas révolte. Car *la juſte crainte du péril* eſt une eſpece de violence & un cas fortuit dont les Aſſureurs répondent. (Targa, *ch.* 69. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 84.) Dans le doute, la faute, & moins encore la Baratterie proprement dite, ne ſe préſument point. Il faut des preuves.

Premier exemple. En 1743, le ſieur Jean-Antoine Roux ſe fit aſſurer 96600 liv. ſur le corps & les facultés du Vaiſſeau *l'Aurore*, Capitaine Mouton, d'entrée & ſortie des Iſles Françoiſes de l'Amérique. Ce Navire arriva à la Martinique, où il fit un long ſéjour. Le 28 Novembre 1745, il en partit. Le 9 Décembre ſuivant, l'équipage prétendit que le Navire faiſoit beaucoup d'eau, & qu'il étit néceſſaire de relâcher à la plus

prochaine terre. Le Capitaine ſoutint le contraire. Voici la teneur du verbal dreſſé à ce ſujet.

» Le chef des révoltés dit effrontément au Capitaine de » faire route pour la plus prochaine terre, & qu'il parloit au » nom de tout l'équipage. Le Capitaine ayant répondu qu'il » n'en ſuivroit pas moins la route de ſa deſtination, tout l'é- » quipage ſe préſenta à lui pour l'obliger à relâcher. Les Ma- » riniers voulurent carguer la grand'voile : ce qui ayant été » empêché par le Capitaine, ils ſe retirerent en diſant qu'ils » l'y obligeroient de gré ou de force. Le lendemain ils re- » vinrent tous à la recharge, demandant une réponſe au Ca- » pitaine. Elle fut qu'il continueroit le voyage, & qu'il bru- » leroit la cervele au premier qui auroit la témérité de s'y » oppoſer. L'un d'eux appellé *Roubaud* répartit, que ſi pareil » cas arrivoit, ils auroient des canons pour braquer ſur l'ar- » riere. A une heure après midi du même jour, le ſoulève- » ment fut général. Ils crierent tous à celui qui avoit la barre » du gouvernail, d'arriver. Ils carguerent les écoutes & bou- » lines des voiles, mirent vent arriere, & ſe rendirent maî- » tres du Navire : le Capitaine & quatre Officiers n'étant pas » aſſez forts pour réſiſter à cette troupe de rebelles. Ceux-ci » dirent alors au Capitaine de leur donner une route, ſans » quoi ils mettroient le Navire à la côte ſur la premiere terre » qu'ils rencontreroient. Les Officiers pour éviter un plus grand » mal, donnerent la route à l'eſt des dangers qui ſe trouvent » au Nord de l'Iſle St. Domingue, pour ſe rendre au Cap, » Port le moins éloigné ». De tout quoi ils dreſſerent verbal le 11 Décembre.

Le 15 du même mois, à trois lieues au large du Cap François, le Navire fut pris par un Brigantin Anglois.

Les Aſſureurs attaqués en payement de la perte, alléguoient que c'étoit ici une révolte, de laquelle ils n'étoient pas tenus.

D'après cette inculpation, il eût été néceſſaire de faire le procès criminel à l'équipage, & de prononcer une peine capitale contre les coupables. Mais peut-être que l'intrépidité du Capitaine

Capitaine avoit fait illuſion à lui-même ; peut-être que par ſon verbal, il avoit voulu paroître courageux & ſe mettre à couvert de tout blâme. En un mot, le crime des Mariniers n'étoit pas conſtaté. Il falloit donc, dans le doute, préſumer leur innocence.

Sentence rendue par notre Amirauté le 6 Juin 1747, qui condamna les Aſſureurs à payer la perte. Ils ſe ſoumirent à cette déciſion.

Second exemple. Le 22 Janvier 1760, le Vaiſſeau *la Victoire*, Capitaine *Jean Brinquant*, partit de la Grenade. Le 7 Février il eſſuya de mauvais temps. Une voie d'eau parut. » L'équi» page demanda de relâcher. Le Capitaine ne voulut pas y » conſentir, parce qu'il croyoit que le Navire pouvoit les » conduire avec des ſoins, puiſque l'eau n'augmentoit pas, » malgré la force du vent. Le 10 au matin, il commanda à » l'équipage de manœuvrer pour continuer la route. L'équi» page ne voulut rien faire & ſe retira ſous le gaillard d'avant. » Le Maître & le Contre-maître parlerent à l'équipage. Il fut » impoſſible de le faire manœuvrer. Le Navire ne faiſoit pas » plus d'eau qu'à l'ordinaire, malgré qu'il eût beaucoup fati» gué dans les vingt-quatre heures. Le Capitaine raſſembla tout » ſon équipage, lui repréſenta qu'on pouvoit faire route ſans » rien craindre ; qu'il eſtimoit ſa vie, autant qu'ils eſtimoient » la leur ; que s'il y avoit du danger, il ne s'y expoſeroit » point. A quoi le Contre-maître répondit qu'il vouloit relâ» cher ; & s'adreſſant à l'équipage, il ajouta que le premier » qui toucheroit les manœuvres, s'en repentiroit. Le Capitaine » voyant ce ſoulevement, ſe porta à donner quelques coups » au Contre-maître, qui prit une épée pour ſe défendre, & » qui avoit déja mis tout l'équipage au cas de la révolte. Le » Capitaine fut obligé de ſe retirer ſur le gaillard d'arriere » ſans pouvoir ſe faire obéir : de quoi il dreſſa procès-ver» bal. En cet état, le 18 Février le Navire relâcha à Ste. » Croix, Iſle Danoiſe, Pays court, où les reſſources ſont » très-bornées. Là, après bien des rapports & des longueurs, » le Navire devint innavigable ».

Sentence du 22 Janvier 1763, rendue par notre Amirauté en faveur du ſieur Michel Rodrigues, Négociant à la Rochelle, qui condamna les Aſſureurs à payer les ſommes aſſurées.

On doit faire ſur cette Sentence les mêmes obſervations que ſur la précédente.

Troiſieme exemple. En 1760, le Roi accorda au ſieur Joſeph Raphael, le Vaiſſeau *la Vierge du Roſaire*, pour un voyage en guerre & en marchandiſes, d'entrée & ſortie des Iſles Françoiſes de l'Amérique, aux conditions portées par le Traité ſigné à Verſailles.

Ce Navire étoit ancré dans le Port de Toulon. Il fut gréé, armé & pourvu de tout ce qui étoit néceſſaire. Le commandement en fut donné au Capitaine Joſeph Rigordy. L'équipage fut compoſé de 307 hommes, indépendamment d'un détachement de 60 *Soldats de Marine, aux ordres d'un Capitaine d'armes.* On mit à la voile le 14 Avril 1761.

La navigation fut heureuſe juſqu'au premier du mois de Mai. La rencontre de quelques Vaiſſeaux Anglois força le Capitaine Rigordy de ſe refugier à la Carbonniere, où il fut gardé par les ennemis juſqu'au 17 Juin ſuivant.

Il remit à la voile. Le 23, Juin il reconnut le détroit. Le calme l'empêcha d'y entrer, & les courans le porterent ſur la côte d'Eſpagne, entre Marſella & Eſtopone.

La vue de deux Vaiſſeaux Anglois l'obligea de mouiller en ce dernier lieu. Il ne tarda pas d'y être gardé par les Vaiſſeaux ennemis.

Le 16 Octobre, le vent l'ayant favoriſé, il coupa le cable, & ſe refugia à Malaga pour y prendre les proviſions dont il avoit beſoin. Il y fut pourſuivi par les Anglois. Le 18 les Anglois diſparurent. Il demanda au Commandant la permiſſion de faire voile. Elle ne lui fut accordée que le 28. Enfin, le 30 il partit après s'être pourvu de diverſes proviſions.

Le lendemain, il prit un Vaiſſeau Anglois qu'il amarina pour Marſeille.

Le 3 Janvier 1762, ſe trouvant à la hauteur de l'Alboran, tout l'équipage s'aſſembla à pluſieurs repriſes ſur le gaillard d'arriere. Le Capitaine ſurpris de voir tant de gens attroupés, demanda » pourquoi on ſe raſſembloit ainſi. *Un Soldat* » *prenant la parole dit : nous voulons aller à Toulon. Tous* » *crierent à Toulon, vive le Roi, à Toulon . . .* ». Ils alléguerent la crainte des ennemis, &c.

Le Capitaine n'oublia rien pour les calmer ; mais n'ayant pu y parvenir, il dit que ceux qui voudroient aller à Toulon n'avoient qu'à paſſer ſur le gaillard d'arriere ; & ceux qui voudroient ſuivre le voyage, ſur celui d'avant. Le nombre de ces derniers ne fut que de trente. En cet état, le Capitaine ne pouvant, à cauſe du grand nombre, employer la force, ayant en outre pluſieurs priſonniers Anglois, fut contraint de laiſſer mettre le cap à l'eſt.

Le 13 Janvier 1762, le Navire fut de retour dans la Rade de Toulon. Le Capitaine fit ſon Conſulat.

Le Commandant de la Marine fit arrêter l'équipage & les Soldats mutins. Le Major forma ſa plainte pardevant le Prévôt qui prit l'information.

Les Priſonniers furent élargis, à l'exception de trois bas Officiers-Mariniers, & de deux Soldats.

Par un Conſeil de guerre du 15 Mai 1762, les trois bas Officiers furent dégradés ; les deux Soldats furent condamnés à tenir priſon pendant un an, & il fut ordonné que les Officiers-Mariniers, Soldats & Matelots qui ſe trouvoient à bord le 3 Janvier 1762, jour de l'attroupement, ſeroient privés de leurs ſalaires, à compter dudit jour juſqu'au déſarmement : non compris les mouſſes & autres dudit équipage mentionnés dans le rôle que le Capitaine Rigordy avoit remis, comme n'ayant point à ſe plaindre d'eux.

Il fut queſtion de ſavoir, ſi la rupture du voyage de ce Navire étoit à la charge des Aſſureurs. Ils obtinrent gain de cauſe par diverſes Sentences de l'Amirauté de Marſeille, rendues en Décembre 1764.

Le ſieur Eſcalon l'aîné, un des Aſſurés, appella de la Sen-

tence rendue contre lui, & fit aſſigner le Capitaine Rigordy dans l'inſtance d'appel, pour que le Capitaine fût condamné à la garantie, ſi la Sentence étoit confirmée.

Arrêt du 30 Juin 1767, qui relaxa d'inſtance le Capitaine Rigordy, & qui, réformant la Sentence, condamna les Aſſureurs du ſieur Eſcalon à lui payer les ſommes aſſurées.

Autre Arrêt rendu le 16 Juillet 1768, au rapport de M. de Balon, qui, réformant les Sentences rendues contre les ſieurs Raphel, Arnaud & Creuzet, (pour leſquels Mes. Ginoux & Maſſel avoient écrit,) condamna les Aſſureurs à payer la perte occaſionnée par la rupture du voyage.

Ceux-ci ſe pourvurent au Conſeil en caſſation de ce dernier Arrêt.

Premier Arrêt du Conſeil, rendu le 27 Octobre 1769, qui caſſe l'Arrêt du Parlement d'Aix, & qui renvoit au Parlement de Bourdeaux le Jugement de la cauſe.

Second Arrêt du Conſeil, rendu le 18 Octobre 1776, qui, ſur l'oppoſition, confirme le précédent.

L'inſtance eſt actuellement pendante (1782) au Parlement de Bourdeaux.

Les trois bas Officiers & les deux Soldats, punis par le Conſeil de guerre, (non commere belles, mais ſeulement comme coupables de faute & d'inconduite) n'étoient pas Mariniers du Navire, & ne faiſoient pas proprement partie de l'équipage. C'étoient gens de guerre placés dans le Navire par autorité ſupérieure pour la conſervation du Vaiſſeau du Roi, des faits deſquels les Armateurs ne répondoient pas, ſuivant l'Ordonnance de 1543, art. 44, & celle de 1584, art. 71, rapportées dans Cleirac, *pag.* 449.

J'ai été bien aiſe de rappeller avec quelque étendue toutes ces déciſions, ſoit parce que pareils cas peuvent ſe préſenter, ſoit afin qu'on n'en conclue pas, que parmi nous la révolte des Mariniers eſt à la charge des Aſſureurs, leſquels, dans les exemples que je viens de citer, ne s'étoient pas ſoumis à la Baratterie du Patron : ſoumiſſion inuſitée à Marſeille.

Il en eſt autrement à Bourdeaux, à Nantes & ailleurs, où

par la police, les Aſſureurs ſe rendent garans *de la Baratterie du Maître & des Mariniers*, ainſi que l'obſerve Valin *aux additions*, *tom.* 2, *pag.* 793, où il dit, que » les mots » de l'Ordonnance, *autres fortunes de mer*, comprennent dans » l'uſage, la révolte ou la déſertion de l'équipage, à tel point » que le ſervice du Navire ne ſoit plus fait. Et l'on juge en » conſéquence que les Aſſureurs qui ſe ſont ſoumis à la Ba- » ratterie du Patron, doivent répondre des avaries, pertes & » dommages qui en auront réſulté, de même que de la perte » du Navire & de la cargaiſon, ſi elle s'en eſt enſuivie ».

Dans la Section dixieme, je parlerai de la révolte des Negres.

SECTION VIII.

Déſertion des gens de l'Équipage.

Nous avons beaucoup de Loix faites contre les Matelots déſerteurs. Conſulat de la Mer, *ch.* 154, 155, 263, 265, 294. Statut de Marſeille, *liv.* 4, *tit.* 15, *pag.* 456. Droit Hanſéatique, *tit.* 2, *art.* 1; *tit.* 4, *art.* 1, 2, 25, 44. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 1, 54, 61. Réglement de Lubeck, *art.* 15, 19, 43, 46, 48. Jugemens d'Oleron, *art.* 5. Ordonnance de 1584, *art.* 66, 67. Ordonnance de 1681, *tit. du Capitaine*, *art.* 7; *tit. des Matelots*, *art.* 2 & 3. Ordonnance *du* 23 *Décembre* 1721. Arrêt du Conſeil *du* 13 *Mai* 1738. Édit *du* 25 *Mars* 1745. Réglement *du* 11 *Juillet* 1759, &c.

Cette multiplicité de Loix, toutes diſparates, eſt une preuve, ou que la matiere n'a jamais été bien entendue, ou qu'il eſt impoſſible de la réduire à des regles fixes.

Lorſque les Aſſureurs ſe ſont ſoumis à la Baratterie du Patron, ils répondent des dommages arrivés par la déſertion des Matelots. Valin, *tom.* 2, *pag.* 3.

Je n'ai jamais vu que la déſertion des Matelots ait occa-

ſionné la perte d'un Navire Marchand. Dans les voyages aux Iſles Françoiſes de l'Amérique, à peine le Vaiſſeau eſt-il arrivé, que les Matelots déſertent preſque tous, pour s'embarquer ſur quelqu'autre Bâtiment. On les remplace enſuite par de nouveaux venus, qui déja payés de leur traverſée d'entrée, ſe hâtent de gagner des ſalaires plus conſidérables pour la traverſée de ſortie. Par ce moyen, ils reſtent aux Iſles le moins qu'il eſt poſſible, ils fuyent l'oiſiveté & la débauche, & ils ne ceſſent de naviguer.

Tel eſt le génie des gens de mer ! glacés d'effroi à l'aſpect des flots irrités, ils regrettent le ſéjour de la ville & des champs. Sont-ils parvenus au Port, ils s'engagent auſſitôt dans les mêmes dangers qu'ils viennent d'eſſuyer !

Luctantem icariis fluctibus africum
Mercator metuens, otium & oppidi
Laudat rura ſui : mox reficit rates
Quaſſas, indocilis pauperiem pati.
Horace, *lib.* 1, *Ode* 1.

SECTION IX.

Du vice propre de la choſe.

§. 1. Les Aſſureurs ne répondent pas des pertes qui arrivent par le vice propre de la choſe.

Les dommages qui procédent du vice propre de la choſe, & de ſa nature intrinſéque, *ex vitio rei, & intrinſecâ ejus naturâ*, ne ſont pas à la charge des Aſſureurs. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 319, *pag.* 457.

Telle eſt la déciſion du Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 8, & du Réglement d'Amſterdam, *art.* 27.

Cette regle a été adoptée par notre Ordonnance.

» Les déchets, diminutions & pertes qui arrivent *par le vice* » *propre de la choſe*, ne tomberont point ſur les Aſſureurs ». *Art.* 29, *h. t.*

S'il n'eſt autrement porté par la convention. Art. 12, tit. des Contrats à la groſſe.

§. 2. Du coulage.

On a vu ci-deſſus, *ch.* 10, *ſect.* 2, que dans les polices, » l'Aſſuré doit déſigner les marchandiſes ſujettes à coulage; » ſinon les Aſſureurs ne répondront point des dommages qui » leur pourront *arriver par tempête* ». Art. 31, h. t.

1°. Les Aſſureurs ne ſont donc pas tenus de la diminution qui arrive aux marchandiſes par le coulage auquel elles ſont naturellement ſujettes. Pothier, *n.* 66.

» Ce coulage ordinaire & inévitable, quelque heureux que » ſoit le voyage, procédant du vice propre de la choſe, » ne peut être un riſque maritime ». Valin, *art.* 31, *h. t.*, *pag.* 78.

Ce dernier Auteur obſerve, que » le coulage naturel & or- » dinaire par rapport aux voyages de l'Amérique & autres de » long cours, eſt arbitré pour les eaux-de-vie, les vins, les » guildives & autres liqueurs, les huiles &c. à 12 ou 15 pour » 100; pour les ſucres bruts, à 13 ou 14 pour 100; pour » les indigos, de 10 à 20 pour 100, & quelquefois au-delà, » ſuivant qu'ils ont été chargés plus ou moins ſecs.

» Dans les voyages moins longs, comme de la Médi- » terranée en Flandre, en Hollande, dans la Mer Bal- » tique, le coulage ordinaire des liqueurs eſt de 3 ou 4 » pour 100; & s'il n'eſt queſtion que du trajet du Golfe d'A- » quitaine en Normandie, Picardie, & toute la Manche, le » coulage n'eſt eſtimé que 2 ou 3 pour 100; ainſi du reſte » à proportion, quand il n'y a rien de réglé ſur cela par la » police.

2°. » Si *par tourmente*, les marchandiſes ſujettes à coulage » avoient été tellement preſſées, qu'elles euſſent jetté les fonds » hors, fuſſent abattus & enfondrés : pourvu qu'il n'y ait mau- » vais arrumage, la perte ſera avarie ſur les Aſſureurs ». Gui- don de la Mer, *ch.* 7, *art.* 11.

Voici comme parle Pothier, *n.* 66. » Si une tempête avoit » occaſionné un coulage, beaucoup plus conſidérable que le

» coulage ordinaire, les Aſſureurs ſeroient tenus de faire raiſon » de ce coulage, ſous la déduction de ce à quoi on arbi- » trera que peut monter le coulage ordinaire; pourvu néan- » moins que les Aſſurés aient fait, par la police, une déclara- » tion de leurs marchandiſes ſujettes à coulage ».

3°. Quoique la perte qui arrive par le vice propre de la choſe, ne ſoit pas un riſque maritime proprement dit, cependant rien n'empêche les Aſſureurs de s'en rendre reſponſables, pourvu que ce ſoit par un pacte ſpécial. *Art. 12, tit. des Contrats à la groſſe.*

4°. Valin, en l'endroit cité, remarque qu'à la Rochelle, on eſt aſſez en uſage de déterminer juſqu'à quelle quantité les Aſſureurs doivent répondre du coulage.

» Par la raiſon, ajoute-t-il, que le coulage en général eſt » inévitable, il ſeroit naturel que les Aſſureurs, lorſqu'ils en » ſont tenus, n'en fiſſent raiſon qu'à la déduction du coulage » ſtipulé. Cependant l'uſage de la Rochelle eſt qu'ils le payent » en plein, lorſqu'il excede, à l'exemple de ce qui ſe pra- » tique en fait d'avaries; en quoi ils ſont de pire condition » que lorſque le coulage n'eſt pas ſtipulé; puiſque, comme il » a été déja obſervé, ils déduiſent alors le coulage, tel qu'il » eſt réglé par l'uſage ».

Je ne crois pas que l'uſage dont parle Valin, fût adopté parmi nous, à moins qu'il n'y eût pacte ſpécial.

5°. La clauſe *franc de coulage*, décharge les Aſſureurs de tout coulage, même de celui qui arrive par force majeure.

En 1772, les ſieurs Famin & Montagne s'étoient fait aſſurer 3800 liv. de ſortie de Sette juſqu'à St. Valery, ſur les facultés conſiſtant en eaux-de-vie, chargées dans le Navire *le Chauvelin*, Capitaine Blayré, *franc aux Aſſureurs de coulage.* Le Navire eſſuya diverſes tempêtes. Il arriva à St. Valery. Les eaux-de-vie ſe trouverent en piteux état. Pluſieurs barrils étoient *entiérement vuides.* Les Experts qui vérifierent le dommage, déclarerent qu'il *procédoit du mauvais temps que le Navire avoit eſſuyé dans la traverſée.* Conſulté de la part des

des ſieurs Famin & Montagne, je répondis qu'ils n'avoient rien à demander contre leurs Aſſureurs, attendu la clauſe ſtipulée.

Mais ſi les barriques de liqueur avoient été jettées à la mer, ou défoncées pour le ſalut commun, il s'agiroit alors d'un *jet*, dont, malgré la clauſe *franc de coulage*, les Aſſureurs ſeroient reſponſables. Cette clauſe concerne le ſeul coulage qui arrive ſans le fait de l'homme. Elle a beaucoup moins d'étendue que la clauſe *franc d'avarie*, de laquelle je traiterai *infrà ſect.* 45.

§. 3. Cables rongés. Voiles uſées. Navire dépéri.

» Ce n'eſt pas un dommage arrivé par fortune de mer, » que la perte d'une ancre, cauſée par le frottement du cable » ſur des roches qui l'ont rompu & coupé. C'eſt-là une ſuite » naturelle du ſervice des choſes deſtinées à l'uſage du Na- » vire. Et de même qu'on ne peut demander aux Aſſureurs » ce que le Navire a perdu de ſa valeur pour avoir plus de » ſervice qu'il n'en avoit, ou parce que les cordages & les » voiles ſont uſés; de même le Navire étant à l'ancre, ſi les » cables auxquels les ancres ſont attachées, s'uſent, rom- » pent, ou ſont coupés par l'effet ſeul des courans, ou » du tangage du Navire, les Aſſureurs ne ſont pas tenus de » cette perte. Autre choſe ſeroit, ſi la violence des coups de » vent ou de mer obligeoit de filer les cables, ou en cauſoit » la rupture; & de même, ſi quelque coup de vent empor- » toit une voile, une vergue, & que le tout fût bien conſ- » taté par un procès-verbal du Maître ou Capitaine, ſigné des » principaux de l'Equipage, confirmé & atteſté par une décla- » ration au Greffe de l'Amirauté à l'arrivée du Navire ». Valin, *art.* 29, *h. t.*, *pag.* 76. Pothier, *n.* 66.

§. 4. Vice eſt-il préſumé procéder de la nature de la choſe?

Le vice eſt préſumé procéder de la choſe même, lorſqu'elle eſt de nature à ſe gâter & à dépérir. Il faut alors que l'Aſſuré prouve le cas fortuit.

Mort des animaux.

Les Aſſureurs répondent de la mort des animaux aſſurés, ſi elle procede de tempête, du feu de l'Ennemi, de jet, ou autre cas fortuit. Mais ils n'en répondent pas, ſi elle procede de maladie.

Des Chevaux avoient été chargés dans une Pinque. Il en mourut quelques-uns. Les Aſſureurs attaqués en payement de cette avarie, obtinrent gain de cauſe par Sentence du 21 Mars 1759. Autre choſe eût été, ſi les Chevaux euſſent été frappés de la foudre, ou tués par le feu de l'Ennemi, ou noyés dans un échouement, *&c.*

SECTION X.

Mort & révolte des Negres.

Valin, *art.* 11 *&* 15, *h. t.*, & après lui Pothier, *n.* 66, diſent que » ſi des *animaux ou des Negres* ſont morts de leur » mort naturelle, ou même lorſque des Negres, par déſeſpoir, » ſe ſont donnés la mort, l'Aſſureur n'en eſt pas tenu ; car » ce ſont pertes arrivées par la nature, ou *le vice de la choſe*, » ou quelquefois par la négligence du Maître, qui ne peut » être imputée à l'Aſſureur, s'il ne s'en eſt chargé expreſſé- » ment ; autre choſe ſeroit s'ils étoient noyés dans une tem- » pête ou tués dans un combat ».

Il répugne de voir ainſi confondre les Negres avec les animaux. Les Noirs ſont des hommes de qui vous exigez des ſervices, & à qui, par réciprocité, vous devez en rendre. *Vide* Grotius, *lib.* 3, *cap.* 14, §. 6. Puffendorf, *lib.* 6, *cap.* 3, §. 7, &c.

Valin en l'endroit cité, ajoute que » ſi des Captifs ſont tués, » ou jettés à la mer *dans une révolte de leur part*, l'Aſſureur en » répond ».

Au Chapitre 8, *ſect.* 4, j'ai parlé du Brigantin *le Comte d'Eſtaing*, Capitaine Jean-Jacques *Ollivier*.

Ce Navire équipé de dix-neuf hommes, arriva à l'Iſle de Gambie, où le Capitaine acheta dix-neuf Captifs. Le Contre-Maître mourut. On toucha à Gorée, où le Capitaine Ollivier & le Maître de l'Equipage moururent. Ceſar *Gaſqui*, Capitaine en Second, prit le commandement du Brigantin,

& ſe donna pour Second *Gaſpard Benoit*. On acheta encore quatorze *Captifs*, ce qui fit en tout trente-trois têtes : ſavoir, onze Negres, quatre Negreſſes, dix-huit Negrillons ou Negrîtes.

On ſe hâta de quitter ce rivage funeſte, où les ſievres avoient ſaiſi preſque tout le reſte de l'Equipage. On mit à la voile pour les Iſles Françoiſes. Pendant la route, les Negres ſe ſaiſirent de l'entrepont, pénétrerent dans la Ste. Barbe, d'où ils monterent dans la Chambre, s'y retrancherent, ſe rendirent maîtres des armes, & firent feu. Gaſpard Benoît fut tué ; d'autres furent bleſſés. On ſe refugia ſur la Dunete, & en avant du mât de mizaine, où l'on reſta pendant quatre jours, n'ayant pour tout aliment qu'une ancre d'eau-de-vie. Le Brigantin alloit au gré du vent.

On apperçut de loin un Navire. On mit pavillon en berne; les ſignaux furent multipliés. Ce Navire qui étoit le Senaut *la Brunete* de Bourdeaux, Capitaine Jean Malleville, s'avança. Gaſqui & ſes gens s'y refugierent. On laiſſa à bord un Novice qui étoit malade, & un petit mouſſe que les Negres révoltés avoient retenu auprès d'eux.

Le Senaut arriva à la Martinique, où le Capitaine Gaſqui fit ſon Conſulat.

Les Negres délivrés de la préſence de l'Equipage François, jouirent pendant quelque temps de la liberté pour laquelle ils avoient combattu. Mais ils ignoroient l'art de la navigation. Le Brigantin courut une route incertaine. Il échoua ſur les rochers d'une des Iſles Caïques, où les Negres ſe refugierent. Un Bateau Bermudien Anglois, ſe trouvoit ſur les lieux. Le Capitaine de ce Bateau enleva tous les effets du Brigantin, & mit feu au Navire.

Les habitans des Iſles Turques ayant appris que des Negres s'étoient refugiés aux Caïques, y coururent. Ils ſe ſaiſirent de ſept Negres, dont le chef, pour échapper de nouveau à la ſervitude, ſe précipita dans la mer, où il trouva une mort volontaire. *Servitus malorum omnium poſtremum, non modò bello,*

ſed morte (*) *etiam repellendum.* Ciceron, *Philip.* 2, *cap.* 44.

On prétend que les autres Negres & Negreſſes périrent de miſere. On ignore ce que devinrent le Mouſſe & le Novice.

Le ſieur Salles, Propriétaire du Brigantin & de la cargaiſon, fit abandon à ſes Aſſureurs, & préſenta contr'eux une Requête en payement des ſommes aſſurées.

Les Aſſureurs propoſoient quatre moyens principaux de défenſe. J'ai parlé des deux premiers *ſuprà ch.* 8, *ſect.* 4. Ils diſoient de plus, que l'accident étoit arrivé par la faute du Capitaine Gaſqui & de l'Equipage. Ils ajoutoient enfin, que le ſiniſtre procédoit du *vice propre de la choſe.*

L'Aſſuré répondoit 1°. qu'on ne pouvoit imputer aucune faute au Capitaine, ni aux Mariniers : un Equipage affoibli par la mort des principaux Officiers, & par les maladies, étoit hors d'état de contenir des Negres dans le devoir. 2°. Par vice propre de la choſe, l'Ordonnance entend la corruption

---

(*) Les Stoïciens permettoient le ſuicide à leur Sage. Les Platoniciens ſoutenoient que Dieu nous a mis dans cette vie, comme dans un poſte que nous ne devons jamais quitter ſans ſa permiſſion : *Vetat Pytagoras injuſſu Imperatoris, id eſt, Dei, de præſidio & ſtatione vitæ decedere.* Ciceron, *de ſenect.*, *cap.* 20. Tuſculan., *lib.* 1, *cap.* 30., & *aux fragmens de Republicâ.*

Le prétendu héroïſme des Stoïciens étoit foibleſſe & déſeſpoir. Ils renonçoient à la vie, pour éviter des maux qu'ils n'avoient pas le courage de ſupporter.

Fortiter ille facit, qui miſer eſſe poteſt.
Martial, *lib.* 11, *Epigr.* 57.

Vide Grotius, *lib.* 2, *cap.* 19, §. 5. Puffendorf, *liv.* 2, *ch.* 4, §. 19. Legendre, *liv.* 3, *part.* 1, *ch.* 4. Blackſtonne, *Code Criminel d'Angleterre*, *ch.* 14, §. 3, Vinnius, ſur la Loi 2, §. 5, ff. *ad L. Rhod.*, *pag.* 230.

phyſique qui corrode, gâte, & détruit les marchandiſes proprement dites. Les mots *déchet*, *diminution*, *empirance*, *dégat*, *déperdition*, dont ſe ſervent les Textes cités dans la Section précédente, n'ont aucun rapport ni aux affections de l'ame, ni aux élans produits par l'amour de la liberté.

Quand on embarque des Negres, ce ſont des ennemis qu'on embarque; car, comme les Ambaſſadeurs Scythes diſoient à Alexandre, il n'y a jamais d'amitié entre le Maître & l'Eſclave; au milieu de la paix, le droit de la guerre ſubſiſte toujours: *inter dominum & ſervum nulla amicitia eſt; etiam in pace, belli tamen jura ſervantur.* Quinte-Curſe, *lib.* 7, *cap.* 8.

Les Aſſureurs d'un Navire qui va faire la traite des Negres, ſavent qu'on y embarquera des Ennemis, qui, par leur fait, pourront occaſionner la perte du Bâtiment. La révolte des Negres eſt donc une fortune de mer.

Sentence de notre Amirauté, rendue en Mars 1776, qui condamna les Aſſureurs à payer au ſieur Salles les ſommes aſſurées. Arrêt du 13 Mai 1778, qui confirma cette Sentence.

Entrons maintenant dans le détail des cas ſpécifiés par l'art. 26, *h. t.*

SECTION XI.

Tempête.

» Seront aux riſques des Aſſureurs toutes pertes & dom-
» mages qui arriveront ſur mer par *tempête* ». Art. 26, h. t.

§. 1. Signification du mot *tempête.*

Le mot latin *tempeſtas*, ſignifie le beau temps comme le mauvais, ſuivant l'application qui en eſt faite. Straccha, *gl.* 17, *n.* 2.

Par *tempête*, on entend communément l'agitation violente des vents qui bouleverſent l'eau de la mer, *luctantes ventos, tempeſtatesque ſonoras.*

L'*ouragan* eſt un vent impétueux qui tourne rapidement en tout ſens, & ſemble balayer autour de lui. Ce ſont des nuages funeſtes qui paroiſſent ſe former tranquillement, & qui tout-à-coup lancent la tempête.

Le mot *ſur mer* exclut les dommages que la choſe aſſurée ſouffre ſur terre, & même ſur le rivage.

§. 2. Si le Capitaine a mis à la voile en temps non opportun.

Par le Droit Romain, il n'étoit permis de naviguer que depuis le premier Avril juſqu'au premier Octobre : *ex Kalendis Aprilis, in diem Kalendarum Octobris.* L. 3, C. *de naufragiis.*

Quoniàm tempore hyemis navigatio ſæpè periculoſa eſt & ſemper incerta. L. 6, C. *de off. rect. prov.*

Aujourd'hui il eſt permis de naviguer en tout temps. Stypmannus, *part.* 2, *cap.* 7, *pag.* 332. Straccha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 1. Devicq, *n.* 86. Cleirac, *pag.* 542. Cæpola, *de ſervit. ruſt. præd.*, *cap.* 29, *n.* 5.

Mais ſi le Capitaine mettoit à la voile avec un temps évidemment mauvais, il répondroit des événemens. *Si . . . . . quo non debuit tempore . . . . . tunc ex locato agendum.* L. 13, ff. *de locat. Culpâ reus eſt, qui navem adverſo tempore navigatum miſit, ſi ea naufragio perempta eſt.* L. 36, §. 1, ff. *de rei vind.* Straccha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 2, Roccus, *de nautis*, *not.* 56.

Les Aſſureurs pourroient, ſuivant les circonſtances, exciper de cette faute : de quoi je n'ai jamais vu d'exemple.

§. 3. Si le Capitaine a négligé de profiter du temps opportun.

Le Capitaine ne doit pas différer de mettre à la voile, lorſque le temps l'y invite, *cùm proſperior flatus invitat.* L. 6, C. *de navicul.* L. 2, §. 8, ff. *ſi quis cautionib.*

Le Droit Hanſéatique, *tit.* 5, *art.* 4, enjoint aux Capitaines de mettre à la voile deux ou trois jours après que le chargement eſt achevé, pourvu que le temps le permette, *dummodò ventus ſecundus fuerit*, à peine d'une amende de 50 florins. La même diſpoſition ſe trouve dans l'ancienne Ordonnance de la Hanſe Teutonique, *art.* 11.

Cette peine pécuniaire n'eſt pas la ſeule que le Capitaine négligent encoure; car ſi ſa négligence a donné lieu au ſi-

niſtre occaſionné par la tempête, il en répond. L. 122, §. *Challimachus* 1, ff. *de verb. oblig.* Kuricke, *pag.* 723, *n.* 4, *pag.* 754. Loccenius, *lib.* 1, *cap.* 7, *n.* 3. Straccha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 5. Peckius & Vinnius, *ſur la Loi* 6, C. *de navic.*, *pag.* 384.

Le Capitaine eſt excuſé, ſi pour cauſe de maladie, ou autre empêchement légitime, il ne lui a pas été poſſible de profiter du temps favorable. L. 10, §. *ad Leg. Rhod de jactu.* Kuricke & Straccha, *d. locis.*

Vid. infrà ch. 13, où il s'agit du *temps du riſque*, & où on trouvera diverſes queſtions relatives à celles que je viens de traiter. On en trouvera auſſi dans la Section ſuivante.

Tout cela intéreſſe les Aſſureurs qui ſeroient diſpenſés de payer la perte arrivée par la faute du Capitaine. *Dominus mercium, vel navis in aſſecuratione dixit, ſe paratum eſſe ad navigandum in certo tempore, quo non erat tanti periculi navigatio, & hâc de cauſâ aſſecurator faciliùs aſſecurationem promiſit. Si poſteà dominus mercium, vel navis diſtulit navigationem, non in bonum tempus, ſed fortè in menſem Decembris, quo tempore ſolent tempeſtates naſci in mari, & tunc ſi navis cum mercibus pereat, non tenetur aſſecurator.* Baldus, *notat quod ille, qui non navigat tempore debito, ſi poſteà navigat, erit ſuum periculum*; *undè* Santerna *exclamat contrà magiſtros navium, & nautas, quandò detinentur in portu à mulierculis, vel dulcedine vini: quòd ſi ſine cauſâ expectent, & poſteà navigent, eorum periculo erunt naves, & tenebuntur mercatoribus ad intereſſe actione locati.* Roccus, *not.* 38.

SECTION XII.

Bris & Naufrage.

§. 1. Obſervations générales.

L'article 26, *h. t.*, met au rang des cas fatals, le naufrage, ſans parler du *bris*, tandis que l'article 46, où il s'agit de délaiſſement, parle du *naufrage & du bris*; l'article 20, tit.

des naufrages, distingue également le *bris* du naufrage : ce qui indique qu'il y a quelque différence entre l'un & l'autre.

L'étymologie du mot naufrage, vient de *navis fractura*, & présente l'idée d'un Navire brisé, parce qu'ordinairement le bris est une suite du naufrage. *Dicitur naufragium quasi navis fractura : à NAVE & FRAGO ; quia plerùmque navis frangitur, dùm naufragium patitur.* Accurse, sur la Loi 1, C. *de naufrag.*

Cette Loi parle du Navire poussé sur le rivage par le naufrage. *Naufragio navis expulsa ad litus.*

Les Loix 3 & 5, C. *eod.*, parlent du Navire absorbé par les flots. *Obrutâ, vel submersâ fluctibus navi.*

De ces Textes, on peut induire que bris & naufrage ne sont pas toujours la même chose.

Deux sortes de bris.

Le bris est absolu ou partiel. Le *bris absolu*, c'est lorsque le Navire, donnant contre un écueil, se brise, s'anéantit, & devient la proie des flots. Les débris peuvent être sauvés, mais le Vaisseau n'existe plus.

Le bris partiel, c'est lorsque le Navire reçoit une voie d'eau par le heurt contre un corps étranger. Si cette voie d'eau n'occasionne ni naufrage, ni échouement, c'est une avarie simple. Si le bris partiel est accompagné de naufrage ou d'échouement, c'est alors un sinistre majeur.

Deux sortes de naufrage.

Il y a deux sortes de naufrage. La premiere, c'est lorsque le Navire est *submergé, sans qu'il en reste aucun vestige permanent sur la surface des eaux.* Déclaration *du* 15 *Juin* 1735, *art.* 2, *dans* Valin, *tom.* 2, *pag.* 575.

La seconde, c'est lorsque le Navire échoué sur la côte, donne ouverture à l'eau de la mer qui remplit sa capacité, sans qu'il disparoisse absolument.

§. 2.

Ces derniers accidens sont-ils réputés fatals ?

Faute du Capitaine.

Ces divers accidens sont présumés fatals. Les Assureurs en répondent, à moins qu'ils ne prouvent que le sinistre est arrivé par la faute du Capitaine. Targa, *ch.* 57, *pag.* 247. Casaregis, *disc.* 1, *n.* 142, *& disc.* 226, *n.* 25. Loccenius, *lib.* 1, *cap.* 7, *n.* 3.

Le

Si lors du naufrage il étoit à terre.

Le Chapitre 26 des Loix Grecques, attribuées aux Rhodiens, décide que le Capitaine qui pendant la nuit ne ſe trouve pas dans le Navire, répond du ſiniſtre, ſi le Navire fait naufrage.

Le Droit Hanſéatique, *tit.* 3, *art.* 3, défend aux Capitaines de coucher hors de leur bord ſans néceſſité, à peine d'amende arbitraire. *Ibiq.* Kuricke, *pag.* 704, & Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 69.

Ces Loix ont été mitigées par notre Ordonnance, *tit. du Capitaine*, *art.* 13. » Les Maîtres ſeront tenus, ſous peine » d'amende arbitraire, d'être en perſonne dans leurs Bâtimens » lorſqu'ils ſortiront du Port, Havre ou Riviere ». D'où il ſuit que lorſque le Navire eſt dans un Port, ou en rade ſur ſes ancres, il n'eſt pas défendu au Capitaine de deſcendre à terre, & même d'y coucher, pourvu qu'il y ait à bord des gens capables d'avoir ſoin du Navire.

On trouve dans Valin, *tom.* 1, *pag.* 377, une Ordonnance du 24 Août 1712, par laquelle » Sa Majeſté informée » que des Corſaires ennemis ont enlevé dans la rade de la » Rochelle, pluſieurs Navires Marchands qui étoient mouillés, » parce qu'ils n'avoient à bord aucun Officier pour les dé- » fendre, a ordonné à tous Capitaines & Maîtres de Navire, » & autres Officiers ſubalternes, de coucher à bord des Bâ- » timens ſur leſquels ils ſerviront, lorſqu'ils ſeront mouillés » dans les rades, à peine de perdre leurs appointemens, & » d'être mis en priſon pendant trois mois ».

Mais cette Ordonnance n'a lieu qu'en temps de guerre, & lorſqu'il y a crainte de Corſaires.

Si ſans raiſon il paſſe par des endroits dangereux.

Le Capitaine qui, pouvant prendre un chemin plus ſûr, s'engage mal-à-propos dans des endroits dangereux & ſuſpects, répond des événemens. *Per inſidioſa loca iturus*, dit la Loi 4, ff. *de mortis causâ donat. Si rectâ navigatione relictâ, litora devia ſectatus*, dit la Loi 7, C. *de navicul. Nec loco quidem navigii ſervato.* L. 3, C. *de naut. fœn.*

Vide Straccha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 6, 15, 19, 32. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 10, *n.* 210, *pag.* 518. Kuricke,

pag. 724, *n.* 8. Loccenius, *lib.* 1, *cap.* 7, *n.* 3. Casaregis, *disc.* 23, *n.* 71.

Si par sa faute il donne sur un écueil.

Si par sa faute le Capitaine donne sur un écueil, il en répond. Kuricke, *pag.* 725, *n.* 16. Loccenius, *d. loco.* Casaregis, *disc.* 23, *n.* 76. Roccus, *de navib.*, *not.* 55. Straccha, *d. locis.*

S'il se dirige vers une lumiere trompeuse.

La Loi 10, ff. *de incendio ruina*, défend, sous les peines les plus séveres, aux Pêcheurs de pratiquer des feux pour attirer les Nautoniers sur un écueil, & les dépouiller.

» Ceux qui allumeront la nuit, des feux trompeurs sur les » greves de la mer, & dans des lieux périlleux, pour y at- » tirer & faire perdre les Navires, seront punis de mort, & » leurs corps attachés à un mât planté aux lieux où ils au- » ront fait les feux ». *Art.* 45, *tit. des naufrages. Ibid.* Valin, *pag.* 620.

On pourroit, suivant les circonstances, excuser un Capitaine, qui croyant que l'endroit où le feu trompeur paroît, soit le Port, y dirige sa route. *Puto culpæ nautis verti non debere, si piscatores, nocte lumine ostenso, ipsos fefellerint, qui, cùm in portu se recipere crederent, quasi portus sit, ubi lumen cernitur, in vada inciderent, & naufragium facerent.* Straccha, *de nautis, part.* 3, *n.* 34. Roccus & Loccenius, *d. locis.*

Mais il seroit difficile d'excuser en pareil cas le Capitaine, si ayant pu prendre un Pilote-Côtier, il avoit négligé cette sage précaution.

S'il n'a pas pris un Pilote-Côtier.

Les Capitaines qui connoissent les lieux où ils abordent, ne sont pas obligés de prendre des Pilotes-Côtiers. Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 19. Cleirac, *sur l'art.* 23 *des Jugemens d'Oleron*, *pag.* 90, *n.* 3.

Mais si les Capitaines qui ne sont pas pratiques des Côtes, Rivieres, Havres ou Ports où ils abordent, avoient négligé de prendre un Pilote-Côtier, ils répondroient de l'événement. *Si magister navis sine gubernatore in flumen navem immiserit, & tempestate ortâ, temperare non potuerit, & navem perdiderit, vectores habebunt adversus eum ex loca o actionem.* L. 13, §. 2, ff. *locati.* Consulat de la Mer, *ch.* 247. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 44.

& 59. Droit Hanſéatique, *tit.* 3, *art.* 18. *Ibiq.* Kuricke, *pag.* 701, 721, 786. Targa, *ch.* 12, *n.* 31. Stymannus, *part.* 3, *cap.* 5, *n.* 17, *pag.* 322. Loccenius, *liv.* 2, *cap.* 1, *n.* 9. Cleirac, *pag.* 258 & 490.

Le Conſulat de la Mer, *ch.* 247, décide que ſi le Lamaneur n'eſt pas capable de la conduite dont il s'eſt chargé, » *é in arbitrio del padrone col conſenſu del communale della* » *nave, di farli, in penna della ſua temerita,* TAGLIAR LA » TESTA, *ſenza intervento di giudice veruno* ».

Les Jugemens d'Oleron, *art.* 23 & 24, prononcent la même peine, qui étoit digne de la barbarie de nos peres. *Vid.* Caſaregis, *ad. d. cap.* Cleirac, *pag.* 91.

Parmi nous, les Pilotes ignorans ou négligens, ſont punis par la condamnation à des dommages & intérêts, & par des amendes. *Art.* 7, *tit. des Pilotes, art.* 8 & 18, *tit. des Pilotes Lamaneurs.* Targa, *cap.* 15. Roccus, *de navib., art.* 9.

Les Aſſureurs ne répondent point du naufrage arrivé par la faute du Capitaine qui n'a pas eu la précaution de prendre un Pilote-Côtier; mais ils répondroient du ſiniſtre arrivé par la faute du Lamaneur lui-même, attendu qu'il n'eſt point Marinier du Navire, & que le Capitaine eſt préſumé n'avoir pu faire choix d'un conducteur plus habile. (C'eſt la conſéquence des principes établis *ſuprà ſect.* 1.)

§. 3. Le bris & le naufrage donnent-ils lieu au délaiſſement?

Par cela ſeul que le Navire a fait naufrage, ou qu'il a eſſuyé un bris, les Aſſurés ſont-ils fondés à faire le délaiſſement, & à demander la perte?

Cette queſtion pourroit être traitée dans le Chapitre 17, où je parle du *délaiſſement;* mais afin de ne pas ſyncoper une même matiere, je la traiterai ici. J'en uſerai de même au ſujet de divers autres points; ſauf d'y pourvoir par des renvois.

Il eſt d'abord certain que le *naufrage* donne lieu au délaiſſement, tant du corps que des facultés. Les articles 45 & 46, *h. t.*, ſont précis là-deſſus.

Pour ce qui eſt du *bris*, il ne donne lieu au délaiſſement, que dans le cas où il a été accompagné de naufrage. Mais ſi

le Navire qui, par le heurt contre un corps étranger, a reçu une voie d'eau, ne fait pas naufrage, ou n'échoue point, c'eſt alors ſimple avarie ; & c'eſt ainſi que l'article 46, *h. t.*, a toujours été entendu. *Vid.* Pothier, *n.* 120, *h. t.*

Si le Navire naufragé eſt remis à flot, y a-t-il lieu au délaiſſement ?

Targa, *ch.* 57, *pag.* 247, obſerve que le Navire *ſubmergé*, n'en a pas moins fait naufrage, quoiqu'il ſoit enſuite remis à flot. La Déclaration du 15 Juin 1735, ci-deſſus citée, parle du Navire entiérement *ſubmergé*, qu'on eſt venu à bout de *relever*. Il eſt évident, d'après l'article 46, *h. t.*, que ce n'eſt-là qu'un ſauvetage qui n'empêche pas les Aſſurés d'intenter ou de pourſuivre l'action d'abandon.

Il en eſt de même, ſi le Navire échouant ſur la Côte, eſſuye un bris partiel, & donne ouverture à l'eau de la mer, qui rempliſſe ſa *capacité*. J'en ai vu divers exemples. On ſe hâte alors de déſagréer & de décharger le Bâtiment ; on tâche de boucher la voie d'eau. Et par les ſecours de l'art, on parvient à le ſauver.

La Déclaration du 17 Août 1779, ne s'applique point à cette eſpece d'échouement. Les articles 24, 26, & 41, *tit. des naufrages, bris & échouemens*, & l'article 45, *tit. des Aſſurances*, n'ont été ni révoqués, ni modifiés par ce nouveau Réglement. Il y a par conſéquent lieu à l'abandon, tant du corps que des facultés, quand même le tout ſeroit ſauvé ; parce que le dommage ſouffert en pareil cas, & les frais de ſauvetage ſont ſi conſidérables, que la ſeule action d'abandon eſt capable de remplir l'intérêt des Aſſurés.

Le Capitaine Louis Prevoſt, commandant le Brigantin *l'Eſpérance*, deſtiné pour Smyrne, reçut en ſon bord 34 futailles caffé des Iſles, deux barrils de cochenille, & 52 ballots de drap.

Le ſieur Chapelié neveu, ſe fit aſſurer, de ſortie de Marſeille juſqu'à Smyrne, 89400 liv. ſur les facultés ci-deſſus énoncées.

Le 6 Octobre 1781, le Brigantin ſe rendit à Toulon, d'où il partit ſous l'eſcorte des Frégates du Roi *la Lutine*, *la Pleyade*, & *la Montreal*.

Le 26 du même mois, le Convoi ſe trouvant par le travers de la pointe de Ste. Catherine de l'Iſle de Malte, M. le Comte de Flotte qui le commandoit, donna ordre de relâcher dans le Port de cette Iſle. Le Brigantin *l'Eſpérance* » ayant *arrivé* pour doubler le Cap St. Ange, huit Bâtimens » qui ſe trouvoient les uns ſur les autres, lui abrégerent le » vent. Ne pouvant plus gouverner, il ſe *jetta* ſur un autre » Bâtiment, & de-là *ſur la Cote*. Son ancre de ſtribord qui » étoit ſuſpendue, lui creva & démonta la proue, rompit le » bâton de foch, coupa toutes les boulines & les bras du » petit hunier. Les ſecouſſes réitérées qu'il donnoit contre » terre, lui endommagerent toutes les manœuvres, & lui oc- » caſionnerent une ſi grande quantité d'eau, qu'il fit ſignal de dé- » treſſe. Le Commandant lui envoya ſa Chaloupe avec 30 hom- » mes, pour l'aider à pomper & à puiſer *l'eau qui avoit gagné* » *juſqu'à l'entrepont*. Le Capitaine craignant de couler bas, fut » *s'envaſer dans la marſe* ».

Telle fut l'expoſition que le Capitaine Prevoſt fit dans ſon Conſulat, duement vérifié pardevant M. le Chevalier *de Caumont*, chargé des affaires de France à Malte.

Le Capitaine s'empreſſa de décharger les marchandiſes que l'eau de la mer avoit reſpectées, leſquelles conſiſtoient en 17 ballots de drap, une barrique caffé, & un barril cochenille.

M. le Chevalier de Caumont ordonna que les autres marchandiſes fuſſent miſes inceſſamment à terre, & commit ſon Secretaire, rempliſſant les fonctions de Chancelier, pour veiller aux opérations à faire.

Le Chancelier ſe tranſporta à bord. Il trouva le Navire *enváſé*, *& rempli d'eau d'un cap à l'autre*. On retira les 35 ballots de drap qui reſtoient. Ils furent *lavés dans l'eau douce piece par piece*, *& enſuite ſechés à l'ombre*. Pluſieurs des pieces de drap ſe trouvoient tachées par la cochenille, & par la teinture de leurs propres *chemiſes*. Trente-trois barriques de caffé étoient *défoncées*. *Le grain étoit diſperſé dans la ſentine*, *l'eſtive & le leſt*. On en retira ce qu'on put. On lava le caffé

dans l'eau douce. Mais ſa qualité & ſa couleur furent perdues. On parvint à remettre à flot le Brigantin, & à le réparer. On y rechargea les 17 ballots de drap, la barrique de caffé, & le barril de cochenille qui n'avoient pas été mouillés. Le reſte fut laiſſé dans l'Iſle, d'où le Navire partit pour le lieu de ſa deſtination.

Le ſieur Chapelié neveu, mit en notice à ſes Aſſureurs tous les faits ci-deſſus, & leur fit abandon des facultés aſſurées.

Les Aſſureurs reconnurent eux-mêmes que c'étoit ici un échouement avec bris, & que l'article 5 de la Déclaration de 1779, n'étoit pas applicable à un accident auſſi déſaſtreux que celui dont il s'agiſſoit.

Voici l'écrite qui fut ſouſcrite par tous les Aſſureurs qui étoient au nombre de quarante-un.

» Les ſouſſignés Aſſureurs à Mr. Chapelié neveu, ſur fa-
» cultés du Brigantin *l'Eſpérance*, Capitaine Prevoſt, de ſortie
» de ce Port juſqu'à Smyrne, pleinement inſtruits du ſiniſtre
» arrivé auxdites facultés par l'expoſé en l'acte ci-deſſus, & les
» pieces y référées, déclarent accepter l'abandon qui leur a
» été fait par ledit acte, & s'obliger de payer chacun reſpec-
» tivement les ſommes aſſurées, dans trois mois, comptables de
» de ce jour, ſans que le ſieur Chapelié neveu ſoit au cas de
» ſe pourvoir pour cela en Juſtice, de quoi ils le diſpenſent.
» Et jaloux de pourvoir à la diſpoſition la plus avantageuſe
» deſdites facultés, ils commettent ledit ſieur Chapelié neveu,
» & Mrs. Jacques Seymandy & Rolland l'aîné deux d'entr'eux,
» pour donner tous les ordres, & faire toutes les démarches
» qu'ils jugeront à propos, pour parvenir au recouvrement des
» faculés abandonnées, pour faire vendre à Smyrne *la partie*
» *ſauvée qui a ſuivi ſa deſtination*, pour faire vendre à Malte
» la partie endommagée qui y eſt reſtée, ou en faire paſſer,
» ſoit à Smyrne, ſoit à Marſeille, pour y être également
» vendue, ſoit par-tout ailleurs, & de faire pour raiſon de
» tout ce que deſſus, circonſtances & dépendances, ce que
» leur prudence & leur zele pourront leur ſuggérer de mieux

» pour le bien commun : les déchargeant des événemens, même » de leur négligence, & défaut de diligence. Le net produit » de toutes leſquelles facultes ſera réparti par eux au ſol la » livre du découvert dudit ſieur Chapelié neveu, & des ſom- » mes aſſurées. Fait & délibéré à Marſeille dans l'Aſſemblée » générale des Aſſureurs, préſent M. Chapelié neveu, le 14 » Décembre 1781 ».

Les diſtinctions que M. Valin fait au ſujet du naufrage, *pag.* 94, *& ſuivantes*, & qui ſont approuvées par M. Pothier, *n.* 119, peuvent paroître bonnes dans la ſpéculation. On ne ſauroit les adopter dans la pratique, ſans occaſionner mille procès, par les vérifications, liquidations & rapports qu'il faudroit faire. Il eſt poſſible que la marchandiſe aſſurée ſoit ſauvée du naufrage ſans avoir ſouffert aucune altération ; mais cela eſt rare : on a beſoin d'une regle générale qui prévienne les litiges. La Déclaration de 1779 laiſſe le cas du *naufrage* dans la diſpoſition du droit commun établi par l'Ordonnance : & c'eſt à quoi on doit s'en tenir.

SECTION XIII.

Echouement.

Echouement, c'eſt lorſqu'un Vaiſſeau donne ou paſſe ſur un bas fond, ou banc de ſable, où il touche & eſt arrêté, parce qu'il n'y a pas aſſez d'eau pour le ſoutenir à flot ; ce qui, pour l'ordinaire, le met en grand danger, & même le briſe & cauſe ſa perte, s'il n'eſt pas aſſez heureux pour s'en retirer. §. 1. Définition.

On diſtingue pluſieurs ſorte d'échouemens.

L'échouement le plus ordinaire eſt celui qui procede directement de fortune de mer, ſans que le fait de l'homme y concoure pour rien. Les dommages occaſionnés à ce ſujet ſont avaries ſimples pour le compte des Propriétaires, & par con- Echouement purement caſuel.

séquent pour celui des Assureurs. *Art.* 5, *tit. des avaries.* L. 4 & 7, ff. *de Lege Rhodiâ.*

Echouement volontaire pour sauver le tout.

Il arrive quelquefois que pour se dérober à l'ennemi, ou pour éviter un naufrage absolu, on fait échouer le Navire dans l'endroit qui paroît le moins dangereux. Le dommage souffert à ce sujet est avarie grosse, parce qu'il a eu pour objet le salut commun. Consulat de la Mer, *ch.* 192 & 193. Roccus, *de navib.*, *not.* 60. Targa, *cap.* 76, *pag.* 317. Casaregis, *disc.* 19, *n.* 18; *disc.* 46, *n.* 61. Valin, *art.* 44, *tit. des naufrages*, *pag.* 620.

Dans ce cas, la perte ou la contribution sont à la charge des Assureurs. *Art.* 26, *h. t.*

Les Actes des Apôtres, *cap.* 27, *v.* 39, fournissent l'exemple mémorable d'un échouement volontaire.

Saint Paul accusé devant le Gouverneur Festus, appella à Cesar. Il fut embarqué avec divers autres prisonniers, pour être conduit à Rome. Pendant la route, le Navire fut battu de la tempête. On fit jet : *jactum fecerunt.* On jetta partie des agrès : *armamenta navis projecerunt.* On soulagea le Vaisseau en versant le bled dans la mer : *alleviabant navem*, *jactantes triticum in mare.* Enfin, pour éviter un naufrage absolu, on fit échouer le Navire : *impegerunt navim.* La proue enfoncée dans la vase, demeuroit immobile, tandis que la poupe se rompoit par la violence des vagues : *Prora quidem fixa manebat immobilis; puppis verò solvebatur à vi maris.* Ceux qui se trouvoient dans le Vaisseau, & qui étoient au nombre de 276, se sauverent, les uns à la nage, & les autres à l'aide des planches du Navire brisé. Personne ne périt. *Ne timeas Paule, Cæsari te opportet assistere : & ecce donavit tibi Deus omnes qui navigant tecum.*

Echouement occasionné par la faute du Capitaine.

Les Assureurs ne répondent point de l'échouement arrivé par la fraude ou faute du Capitaine, pourvu que la baratterie soit prouvée. *Art.* 18, *tit. des naufrages.*

Echouement avec bris.

L'échouement accompagné de bris, est une espece de naufrage, ainsi que je l'ai observé dans la Section précédente.

Si

Si le Navire ſimplement échoué, & dont la capacité n'a pas été remplie d'eau de la mer, eſt relevé, ſoit par les forces de l'Equipage, ſoit par des ſecours étrangers, c'eſt alors un échouement ſimple qu'on avoit tort parmi nous de confondre avec l'échouement accompagné de bris ou de naufrage. Echouement ſans bris.

Sous prétexte du mot *échouement*, inſéré dans l'article 46, *h. t.*, notre Tribunal de l'Amirauté étoit en uſage d'admettre le délaiſſement tant du corps que des facultés, par cela ſeul que le Navire avoit échoué, quoiqu'il n'eût ſouffert ni bris, ni dommage, & quoiqu'il fût parvenu au lieu de ſa deſtination, pourvu qu'il eût été relevé à l'aide de quelque ſecours emprunté. §. 1. Echouement ſimple donne-t il lieu au délaiſſement?

Premier exemple. Les ſieurs Joachim & François Surian s'étoient fait aſſurer 266900 liv. ſur le corps & les facultés du Vaiſſeau *le Grand St. Paul.* Ce Vaiſſeau échoua dans la Riviere de Bourdeaux. On déchargea la marchandiſe à terre. Le Navire fut remis à flot. L'abandon fut fait aux Aſſureurs, qui, par Sentence du 7 Octobre 1757, furent condamnés au payement des ſommes aſſurées. Le corps & la cargaiſon, qui, malgré ce ſiniſtre, ſe trouvoient en bon état, furent conſidérés comme *ſauvés* de l'échouement.

Second exemple. La Barque *le St. Eſprit* échoua dans le petit mole de Livourne. Elle fut remiſe à flot. Elle arriva avec tout ſon chargement de bled à Naples, lieu de ſa deſtination. Sentence du 28 Juin 1765, rendue en faveur de Jacques Fourrat, qui condamna les Aſſureurs ſur facultés, au payement des ſommes par eux reſpectivement aſſurées.

Troiſieme exemple. Le 10 Décembre 1764, la Tartanne *les Ames du Purgatoire*, Capitaine Jerôme Gaud, échoua dans le mole de Livourne à dix heures du ſoir. Le lendemain elle fut remiſe à flot. Elle continua ſa caravane. Sentence du 7 Février 1766, qui admit l'abandon du corps & des facultés, & qui condamna les Aſſureurs à payer les ſommes aſſurées à Gleiveau freres.

Quatrieme exemple. Le ſieur Jean-Baptiſte Jullien s'étoit fait

aſſurer, franc d'avarie, 123000 liv. ſur les facultés de ſon Vaiſſeau *le Salutaire*. Ce Navire revenant d'Alexandrie, échoua dans la baie du Lazaret de Toulon. Les marchandiſes furent déchargées à terre, & le Navire remis à flot. Arrêt du Parlement d'Aix, rendu le 26 Juin 1767, au rapport de Mr. Pazery de Thorame, confirmatif de la Sentence de notre Amirauté, qui condamna les Aſſureurs ſur facultés (à qui l'abandon avoit été fait) à payer les ſommes aſſurées.

On ne ceſſoit de ſe récrier contre une pareille Juriſprudence, qui donnoit lieu aux plus grands abus, & qui étoit contraire non ſeulement à l'eſprit, mais encore à la lettre de l'Ordonnance. On n'avoit qu'à conférer l'article 46 avec celui qui précede, pour ſe convaincre que le Légiſlateur, en ouvrant l'action d'abandon dans le cas d'*échouement*, avoit entendu parler d'un échouement ſuivi de bris & de naufrage.

Voici la teneur de l'article 45, *h. t.* » En cas de *naufrage* » *ou d'échouement*, eſt-il dit, l'Aſſuré pourra travailler au re- » couvrement *des effets naufragés* ». Il eſt donc évident que dans le ſens de ces articles, le mot *échouement* ſignifie *naufrage*.

Déclaration de 1779. L'erreur de notre Juriſprudence fut enfin corrigée par la Déclaration du 17 Août 1779, article 5 : » ne pourront, » eſt-il dit, les Aſſurés être admis à faire le délaiſſement du » Navire qui aura échoué, ſi ledit Navire relevé, ſoit par les » forces de l'Equipage, ſoit par des ſecours empruntés, con- » tinue ſa route juſqu'au lieu de ſa deſtination, ſauf à eux à » ſe pourvoir, ainſi qu'il appartiendra, tant pour les frais dudit » échouement, que pour les avaries, ſoit du Navire, ſoit des » marchandiſes ».

Cette Déclaration du Roi n'établit pas un droit nouveau; elle explique & développe le droit ancien; elle corrige une erreur évidente. Il étoit donc juſte de lui donner un effet rétroactif, & de la prendre pour regle dans les inſtances alors pendantes. *Novæ conſtitutionis effectus revocari debet ad præterita, ſi declaret tantummodò quod anteà Leges caverant. Declaratio autem nihil novum vel dat, vel ſtatuit.* Mornac, ſur la Loi 7, C. *de Legib.*

Le Navire *le Conquérant*, Capitaine Joſeph *Duchene*, étoit parti de Marſeille pour aller en Levant faire la caravane. Ce Navire échoua dans le Détroit des Dardanelles, & peu d'heures après, il fut remis à flot, ſans avoir ſouffert aucun dommage. Il aborda à Conſtantinople, d'où il continua ſa caravane en Chypres, à Damiatte, à Smyrne & ailleurs. Enfin, il retourna ſain & ſauf à Marſeille. Nonobſtant cet heureux retour, l'action d'abandon fut intentée contre les Aſſureurs ſur corps. Sentence du 5 Septembre 1775, qui les condamna à payer proviſoirement la ſomme de 64110 liv. par eux aſſurée. Arrêt du 22 Juin 1776 qui confirma cette Sentence proviſoire.

Seconde Sentence du 11 Septembre 1777, qui donna définitivement gain de cauſe à l'Aſſuré. Les Aſſureurs en appellerent. La Déclaration du Roi de 1779 vint à leur ſecours; & par Arrêt du 30 Mai 1781, ils obtinrent gain de cauſe. Le ſieur Louis Aycard fut condamné à reſtituer, avec intérêts, les ſommes aſſurées par lui proviſoirement reçues.

SECTION XIV.

Abordage.

L'article 26, *h. t.*, met aux riſques des Aſſureurs les pertes & dommages qui arrivent par *abordage*, c'eſt-à-dire, par le choc d'un Vaiſſeau contre un autre.

Les Aſſureurs ont donc intérêt de connoître les regles qui concernent cette matiere, afin de ſavoir ſi le dommage cauſé par l'abordage, eſt pour leur compte, ou s'ils n'en répondent point.

Il y a trois ſortes d'abordages: celui qui arrive par cas fortuit, celui qui arrive par la faute de quelqu'un, & celui qui arrive ſans qu'on puiſſe ſavoir par la faute de qui. Cette diſtinction eſt eſſentielle, & ne doit pas être oubliée.

§. 1. Abordage arrivé par cas fortuit.

L'abordage arrivé par fortune de mer, ſans la faute de perſonne, eſt avarie ſimple. Chaque Navire garde le mal qu'il a reçu. Les Aſſureurs reſpectifs en ſont reſponſables vis-à-vis des Aſſurés ; & il n'y a ni garantie, ni contribution entre les Navires qui ont été entraînés l'un contre l'autre par la violence des flots.

Si tanta vis navi facta ſit, quæ temporari non potuit, nullam in dominum dandam actionem, dit la Loi 29, §. 2, 3 & 4, ff. *ad leg. aquil.* Conſulat de la Mer, *ch.* 197 *&* 200. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 19, *n.* 17, *pag.* 581. Kuricke, *pag.* 805. Loccenius, *lib.* 3, *cap.* 8, *n.* 11, *pag.* 1041.

Deux Vaiſſeaux François étoient ancrés dans le Port de Naples : l'un commandé par le Capitaine *Giomette*, & l'autre par le Capitaine Jean *Beu*. Une tempête fit démarrer le Navire de Giomette, & le jetta ſur celui de Beu, lequel fut briſé & fit naufrage. Sentence rendue par le Tribunal du Conſulat, qui mit hors de Cour le Capitaine Giomette. Arrêt rendu par le Sénat de Naples, le 12 Octobre 1627, qui confirma cette Sentence. Roccus, *reſp.* 36.

Notre Juriſprudence eſt la même.

Arrêt rendu en 1727 par le Parlement d'Aix, en faveur du Capitaine Fluriol de St. Malo, contre le Capitaine Bonnifay. Les Enquêtes prouvoient que l'abordage dont Bonnifay ſe plaignoit, étoit arrivé par cas fortuit. La Cour mit Fluriol hors de Cour & de procès, avec dépens.

Dans la nuit de la Touſſaint 1753, un grand coup de vent fit démarrer toutes les Tartannes & tous les Bâteaux qui étoient dans le Port de Marſeille vers le Quai de St. Jean. Ils furent emportés confuſément au haut du Port, vers les Auguſtins. La Tartanne du Patron Simon Rouſtan fut du nombre. Elle aborda un Navire Hollandois, auquel elle cauſa du dommage. Sentence interlocutoire qui admit le Patron à prouver que ſa Tartanne avoit été bien amarrée à quay, & que l'accident étoit arrivé par un cas purement fortuit. L'enquête fut priſe. Sentence de notre Amirauté, rendue le 16 Novembre de la même année,

qui mit le Patron Rouſtan hors de Cour & de procès. Le Capitaine Hollandois ſupporta ſeul le dommage arrivé par l'effet de la tempête.

L'Ordonnance a omis de parler du cas que je viens de traiter, lequel reſte par conſéquent dans la diſpoſition du droit commun.

§. 2. Abordage arrivé par la faute des gens de l'un des Navires.

» Si l'abordage eſt arrivé par la faute de l'un des Maîtres, » le dommage ſera réparé par celui qui l'aura cauſé ». *Art.* 11, *tit. des avaries.*

Cette déciſion eſt conforme au droit commun. *Si navis tua impacta in meam ſcapham, damnum mihi dedit : quæſitum eſt, quæ actio mihi competeret ? Et ait Proculus, ſi in poteſtate nautarum fuit, ne id accideret, & culpâ eorum factum ſit, lege aquiliâ cum nautis agendum.* *L.* 29, §. 2, 3 & 4. ff. *ad leg. aquil.* Ordonnance de Wisbuy, *art.* 26, 50 & 70. Droit Hanſéatique, *tit.* 10, *art.* 1 & 2. Van Leeven, *de avariis*, *n.* 46. Vinnius, *ſur la Loi* 5, ff. *ad leg. Rhod.*, *pag.* 263. Stypmannus, Kuricke & Loccenius. *d. locis.*

Il eſt évident que les Aſſureurs ne répondent pas de l'abordage occaſionné *par la faute du Maître ou des Mariniers* du Navire par eux Aſſuré. On ſe trouve alors au cas de la regle générale établie par l'art. 28, *h.* t.

Mais ils répondent de l'arbordage qui procede du fait de tout autre Navire ; (pourvu que l'action ait été intentée contre cet autre Navire, dans le temps & aux formes de droit.) C'eſt ici une *fortune de mer*, dont les Aſſureurs ſont tenus, ſauf leur garantie contre l'auteur du dommage.

Comme il eſt difficile en pareil cas de diſcerner de quel Navire vient la faute, on a tâché d'établir certaines regles, auxquelles on s'arrête, ſi les circonſtances particulieres ne s'y oppoſent.

Vaiſſeau qui entre le dernier dans le Port.

Lorſque deux Vaiſſeaux ſe préſentent pour entrer dans un Port qui eſt de difficile accès, le plus éloigné doit attendre que le plus proche ait défilé, & que le paſſage ſoit devenu libre. S'ils s'abordent, le dommage ſera imputé au dernier venu, (à moins que celui-ci ne prouve qu'il n'y a aucune

faute de ſa part.) Conſulat de la Mer, *ch.* 197 & 199. Targa, *cap.* 53, *pag.* 236.

Ainſi jugé par notre Amirauté le 17 Juillet 1754, en faveur de David Julliard, commandant le Vaiſſeau *l'Eſpérance*, & Guilleaume Caillot, commandant le Senaut *le St. Jean*, contre le Capitaine Fugeray de Coudray, Capitaine du Navire *la Louiſe de Granville.* Celui-ci arrivé le dernier, au lieu d'attendre que les Vaiſſeaux qui étoient avant lui à l'entrée du Port, & qui ſe touoient, fuſſent entrés, tomba ſur Julliard & Caillot, envers leſquels il fut condamné à tous les dommages & intérêts, & aux dépens.

Qui ſort, doit faire place à celui qui entre.

Le Vaiſſeau qui ſort du Port, doit faire place à celui qui y entre : *Quello che eſce di porto, ò che eſce di terra, maggior ò minor che ſia, è obligato cedere à quello che entra.* Targa, *cap.* 53, *pag.* 236.

Qui ſort, doit prendre garde à celui qui eſt ſorti peu avant.

Celui qui ſort du Port le dernier, doit prendre garde au Navire qui eſt ſorti avant lui.

Une Tartanne ſortit du Port de Marſeille, & comme elle louvoyoit, elle inveſtit le Bâteau du Patron Aubert, qui étoit parti auparavant, & qui louvoyoit auſſi. Ce Bâteau fut ſubmergé. Les Gens de l'équipage s'accrocherent à la Tartanne & s'y refugierent. Requête en dommages & intérêts de la part du Patron du Bâteau. Il réſulta des Enquêtes, que le Bâteau étoit parti le premier, & qu'étant vers le Faro, il fut abordé par la Tartanne qui étoit partie après. Les témoins reſpectifs parloient de certains avis réciproques de prendre garde. Mais cela n'arrêta point les Juges. Ils crurent que celui qui eſt derriere, doit prendre garde à celui qui eſt devant. Sentence du 14 Février 1750, qui condamna le Capitaine de la Tartanne à payer la valeur du Bâteau.

Le 7 Décembre 1751, à huit heures du matin, le Patron Eſcauffier ſortit du Port de Marſeille avec ſa Tartanne *le St. Jacques*, remorquée par un petit canot, la mer étant encore groſſe du vent de Sud-oueſt de la veille, & le vent étant alors au Nord : de maniere que cette Tartanne n'alloit pas bien vîte. Demi-heure après, le Capitaine Arnaud ſortit du Port avec

ſon Chebec, remorqué par dix hommes, lequel dirigea ſa route ſous le vent de la Tartanne, & ſe trouva bientôt de proue à poupe; la voile de la Tartanne ayant intercepté le vent à celle du Chebec, Arnaud ne put plus manœuvrer. Les deux Bâtimens s'aborderent. La poupe de la Tartanne fut rompue; la barre du timon tomba à la mer, & la fleche de la proue du Chebec s'embarraſſa dans la voile de la Tartanne. En cet état, le Chebec jetta une ancre; mais la Tartanne qui n'en avoit point de parée, & qui ne pouvoit plus gouverner, alla ſe briſer contre les Rochers du Faro. Procès là-deſſus. L'avis fut que l'accident étoit préſumé être arrivé par la faute du Capitaine Arnaud, attendu qu'étant ſorti le dernier, il devoit faire attention à la route qu'il prenoit : d'autant mieux qu'étant remorqué par dix hommes, il étoit beaucoup plus maître de la mer que la Tartanne.

Sentence du 22 Mars 1751, qui condamne le Capitaine Arnaud au payement de la valeur de la Tartanne, & de tous les effets, marchandiſes & victuailles qui s'y trouvoient.

Vaiſſeau qui met à la voile pendant la nuit.

» Quand un Vaiſſeau en rade voudra faire voile pendant la » nuit, le Maître ſera tenu, dès le jour précédent, de ſe met- » tre en lieu propre pour ſortir ſans aborder ou faire dommage » à aucuns de ceux qui ſeront en même rade, à peine de tous » dépens, dommages & intérêts, & d'amende arbitraire ». *Art.* 5, *tit. des Rades. Ibiq.* Valin.

Qui eſt à la voile, doit prendre garde à celui qui eſt à la cape.

Le Vaiſſeau qui court à voile déployée, doit en entier le dommage qu'il cauſe à celui qui, étant à la cape, ne peut ſe mettre à l'écart.

La Polacre du Capitaine Villecroze étoit à la cape entre Pommegue & l'Eſtaque, où elle attendoit ſes poudres. Un Suédois vint ſur elle à pleine voile. Les gens de la Polacre lui crierent d'arriver. Le Suédois répondit *non forſſo* : c'eſt-à-dire, ne craignez rien. Cependant il inveſtit la Polacre, lui écraſa la chambre, ſept membres de babord, & l'ayant accrochée avec l'ancre, il l'entraîna avec ſoi pendant demi-heure. Sentence du 27 Août 1749, qui condamna le Suédois à payer le dommage. Arrêt du 30 Juin 1750, qui confirma

cette Sentence. M. Maſſel avoit écrit en premiere inſtance pour Villecroſe.

Qui ſe place mal.

Celui qui dans le Port ne garde pas la diſtance preſcrite, ou qui ſe place mal, doit payer le dommage qu'il cauſe. Conſulat de la Mer, *ch.* 200. Ordonnance de 1681, *art.* 3, *tit. des Rades ; art.* 4, *tit. des Ports.* Valin, *ſur l'article* 11, *tit. des Avaries, pag.* 171.

Qui embarraſſe le paſſage.

» Ne pourront les Mariniers amarrer leurs Vaiſſeaux, qu'aux » anneaux & lieux deſtinés à cet effet, à peine d'amende ar- » bitraire ». *Art.* 3, *tit. des Ports.*

Dans la rade de Marſeille, on avoit pratiqué trois baliſes ou bagues, pour ſervir à faire ſortir du Port les Bâtimens, quand le vent du Nord-oueſt eſt forcé ; mais il ne leur étoit pas permis d'y reſter amarrés lorſqu'ils étoient en rade. Cependant le 10 Février 1757, le Corſaire *le Colibry* étoit reſté amarré ſur une de ces bagues. La Tartanne *notre Dame du Roſaire*, Capitaine Marc Jauſſeran, venant du Languedoc, pouſſée par le vent du Nord-oueſt, & ne pouvant mouiller dans la rade, rencontra le greling du Colibry qui traverſoit l'entrée du Port, & fut jettée contre terre, où elle ſe briſa. Jacques *Rambaud*, Supercargue, voulant s'accrocher à une corde du Colibry, tomba dans la mer. Son fils déja en ſureté ſur le Corſaire, ſe précipita dans l'eau pour ſauver ſon pere. Ils périrent tous les deux. Je vis ſur le rivage le corps de ce fils, dont la mort glorieuſe fut un exemple de la piété filiale.

Sentence du 6 Octobre 1757, qui condamna les Armateurs du Corſaire à payer la valeur de la Tartanne & de la cargaiſon. Arrêt du 31 Juin 1758, qui confirma la Sentence.

Vaiſſeau mal amarré.

Le Vaiſſeau qui cauſe du dommage pour avoir été mal amarré, ou l'avoir été avec des cables inſuffiſans, le ſupporte en entier. Conſulat de la Mer, *ch.* 198 *&* 200. Droit hanſéatique, *tit.* 10, *art.* 4. Valin, *ſur l'art.* 11, *tit. des avaries, pag.* 170.

Navire plus petit doit céder au plus gros.

Dans le concours de deux Navires, l'un gros, l'autre plus petit, celui-ci doit céder le pas au premier, ſi les circonſtances

ces du temps & du lieu ne s'y oppoſent. Targa, *cap.* 53, *pag.* 235.

Navire laiſſé ſans Gardien.

L'abordage eſt préſumé procéder du Navire laiſſé ſans Gardien. *Argum. art.* 2, *tit. des Ports.*

Ancres laiſſées ſans gaviteaux.

Si un Navire heurte contre des ancres laiſſées ſans gaviteaux, le dommage eſt imputé à celui qui les avoit ainſi laiſſées. *Art.* 5, *tit. des Ports.* Conſulat de la Mer, *ch.* 243. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 28, 51. Jugemens d'Oleron, *art.* 15. *Ibiq.* Cleirac, *pag.* 70.

§. 3. Abordage arrivé, non par cas fortuit, mais ſans qu'on ſache par la faute de qui.

Si l'abordage n'eſt pas arrivé par cas fortuit, & qu'il ſoit impoſſible de ſavoir par la faute de qui, c'eſt alors le cas de partager le différend, & de faire ſupporter la moitié du dommage à chacun des deux Navires. Tel eſt le ſens de l'article 10, *tit. des avaries.* » En cas d'abordage de Vaiſſeaux, eſt-il » dit, le dommage ſera payé également par les Navires qui » l'auront fait & ſouffert, ſoit en route, rade, ou au Port ». *Vid.* les Jugemens d'Oleron, *art.* 14; l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 26, 27, 50 & 70; & le Droit hanſéatique, *tit.* 10.

Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 19, *n.* 45; Kuricke, *pag.* 801; Loccenius, *lib.* 3, *cap.* 8, *n.* 11, diſent que ce partage eſt ordonné *par équité, & attendu la difficulté de la preuve.*

Cleirac, *page* 67, paroît réduire ce partage au cas où l'*Agent & le patient ſont blâmables, & leurs excuſes fort obſcures.*

Grotius, *liv.* 2, *ch.* 17, §. 21, dit que » comme il eſt » difficile de prouver la faute, lors même qu'il y en a vo- » lontairement, les Loix de pluſieurs peuples veulent qu'en ce » dernier cas, les Maîtres des deux Vaiſſeaux ſupportent cha- » cun ſa part du dommage ».

On trouve dans nos livres divers cas où le partage eſt ordonné, à cauſe de la difficulté de la queſtion. Coquille, *queſt.* 65, *in fine.* Henry & Bretonier, *tom.* 2, *pag.* 42. Boutaric, *inſt.*, *pag.* 278.

Dans le cas d'un incendie de deux moulins voiſins, étant incertain par le fait de qui le feu avoit pris, le Parlement

de Paris, par ſon Arrêt du 2 Mai 1686, décida que les réparations ſeroient payées par contribution entre les Propriétaires, les Fermiers & leurs Garçons. Journal des Audiences, *tom.* 4, *pag.* 46.

Comment partage-t-on le dommage ſouffert ?

Le dommage ſera payé également par les Navires qui l'auront fait & ſouffert : (art. 10, *tit. des avar.*) c'eſt-à-dire, par portions égales, ſans conſidérer leur valeur reſpective. Valin *ibiq. pag.* 166. *Æquis ſortibus*, dit le Droit hanſéatique, *tit.* 10, *art.* 1.

De là, il peut très-fort arriver que l'entiere valeur d'un des Navires ſoit abſorbée par la demi du dommage, tandis que l'autre Navire, beaucoup plus important, ſupportera avec aiſance la demi reſtante.

On eſtime les dommages ſoufferts par l'un & l'autre Navire; de quoi on fait une maſſe qu'on partage également.

§. 4. Dommage arrivé à la marchandiſe, par l'abordage.

Si l'abordage arrive par pure fortune de mer, il eſt évident que le dommage cauſé aux marchandiſes, eſt avarie ſimple pour compte des Propriétaires, & par conſéquent pour celui des Aſſureurs.

Si l'abordage eſt arrivé par la faute d'un des Navires, le dommage cauſé aux marchandiſes doit être payé par le Navire qui eſt convaincu de faute, ſans que les marchandiſes chargées dans ce dernier Vaiſſeau, y contribuent en rien. *Bona verò mercatoris libera maneant*, dit le Droit hanſéatique, *tit.* 10, *art.* 2. En effet, ſi elles ont elles-mêmes reçu du dommage, il doit être réparé par le Navire à qui la faute eſt imputée.

Si l'on ne peut ſavoir par la faute de qui l'abordage eſt arrivé, chaque Navire doit-il ſupporter le dommage ſouffert par ſa cargaiſon ? Je crois que ce dommage eſt pour le compte du Marchand ou de ſes Aſſureurs, ſans que le Navire en ſoit reſponſable ; parce qu'en regle générale, le doute ſuffit pour faire préſumer la fortune de mer, plutôt que la faute. L'eſpece de partage établi par l'article 10, *tit. des avaries*, eſt une exception qui n'eſt applicable qu'aux *Navires*, ſans embraſſer les marchandiſes. *Vid.* Valin, *tom.* 2, *pag.* 167.

Dans ce même cas, il eſt certain que les cargaiſons reſpec-

tives ne ſe doivent rien l'une à l'autre, parce qu'il ne s'agit pas d'un dommage opéré par le ſalut commun. Cleirac, *pag.* 69, *n.* 8, critique, à juſte titre, l'article 14 des Jugemens d'Oleron. » En ce cas, dit-il, il n'y a pas grande apparence » de raiſon à faire contribuer les Marchands aux dédomma- » gemens d'un tel accident à l'avanture arrivé par la coulpe » des Mariniers, & notoirement hors la conſidération de la » conſervation commune ».

Le Droit hanſéatique, *tit.* 10, *art.* 4, exempte en pareil cas les marchandiſes de toute contribution. *Utraque navis, exceptis tamen bonis mercatorum, damnum ſimul reſarcire debet.*

C'eſt à cette déciſion qu'on doit s'arrêter, malgré l'*art.* 14 des Jugemens d'Oleron, & l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 26 & 67.

§. 5. Ouvrages nuiſibles à la navigation.

Il eſt défendu de pratiquer dans la mer, des ouvrages qui nuiſent à la navigation. *Art.* 2, *tit. du rivage.* *L.* 3, ff. *ne quid in loco publico.* Straccha, *de navigatione, n.* 10. Cæpola, *de ſervitutibus ruſticorum prædiorum, cap.* 27. Dunod, *des preſcriptions, pag.* 77.

Pêche. Madrague.

Par le droit naturel, la mer appartient à tous les hommes : *naturali jure communia ſunt omnium hæc : aer, aqua profluens, & mare*, §. 1, inſt. *de rer. diviſ.*

Il eſt permis à chacun d'y naviguer. Straccha, *pag.* 469, *n.* 6. Stypmannus, *pag.* 10, 25, 49, 136, 580, 628. Cæpola, *pag.* 421, *&c.*

Il eſt permis également à chacun de faire la pêche. *L.* 4, ff. *de diviſ. rer.* *L.* 2 & 9, ff. *ne quid in loco publico.* *L.* 13, §. 7, ff. *de injuriis.*

Mais la liberté de la pêche eſt ſubordonnée à celle de la navigation, parce que l'intérêt général des hommes, rend la navigation néceſſaire ; au lieu que la pêche n'intéreſſe proprement que ceux qui s'y adonnent.

Voilà pourquoi le Préteur, par un interdit, avoit défendu de rien faire, ni dans la mer, ni au rivage, qui pût nuire à la navigation. *Labeo ait competere interdictum : ne quid in mare, inve littore, quo portus, ſtatio, iterve navigio de-*

terius fiat. L. 1, §. 17, ff. *de fluminibus, ne quid in flumine publico.*

L'Ordonnance de la Marine, en déclarant la pêche de la mer *libre & commune*, prohibe tout ce qui peut nuire à la navigation.

Elle ordonne de démolir les Parcs & Bouchots, qui ſe trouvent conſtruits ſur les greves de la mer, *à deux cent braſſes du paſſage ordinaire des Vaiſſeaux.* Art. 11, *tit. des Parcs.*

Elle défend de tendre les guideaux *dans le paſſage ordinaire des Vaiſſeaux, ni à deux cent braſſes près.* Art. 12.

Elle ordonne d'arracher les pieux établis pour tendre les guideaux qui ſe trouveront plantés *dans le paſſage des Vaiſſeaux, ou à deux cent braſſes près.* Art. 13.

Elle enjoint aux Propriétaires des Madragues, de mettre ſur les extrêmités les plus avancées en mer, des *hourins, bouées* ou *gaviteaux.* Art. 3, *tit. des Madragues.*

» Fait défenſes de placer aucune Madrague ou Bordigue, » dans les Ports ou autres lieux où ils puiſſent nuire à la » navigation ». *Art.* 4.

Enfin, comme il eſt impoſſible de prévoir tous les cas, & de prévenir par le détail tous les inconvéniens dans une matiere où il s'agit d'allier des points ſouvent diſparates, le Légiſlateur y a pourvu par une diſpoſition générale.

C'eſt l'article 8, *tit. des Madragues*, déja cité. » Ne pour- » ront les Propriétaires ou Fermiers, prétendre aucuns dé- » pens, dommages & intérêts contre les Mariniers dont les » Bateaux auront abordé leurs Bordigues, *s'ils ne juſtifient* » que l'abordage a été fait par leur faute ou malice ». Ce qui eſt dit ici à l'égard des Bateaux, doit, à plus forte raiſon, avoir lieu à l'égard des gros Navires.

La ſageſſe de cette diſpoſition eſt évidente. La mer eſt par excellence le partage des Vaiſſeaux. Elle eſt le lien qui rapproche les hommes les uns des autres, & qui forme de tous enſemble une même famille, dont les ſecours reſpectifs répondent aux beſoins de chacun. *Ipſum autem mare ſic terram appetens*

litoribus alludit, ut una ex duabus naturis conflata videatur. Ciceron, *de naturâ deorum, lib.* 2, *cap.* 39.

Il eſt donc convenable que la liberté de la pêche, dont l'objet eſt borné, cede à la liberté de la navigation, dont l'objet eſt univerſel. S'il eſt permis de pêcher, c'eſt pourvu que la navigation n'en reçoive aucune entrave.

Celui qui, s'exerçant à la pêche, jette ſes filets, ou établit ſes Madragues, doit par conſéquent agir de maniere à prévenir tout obſtacle au cours des Navires. Il répond ſans difficulté du dommage qu'il leur cauſe.

Si les Navires rompent ou emportent ſes filets, il ne peut s'en prendre qu'à lui-même : parce que la mer a été faite plutôt pour y naviguer, que pour y pêcher.

Un ſeul cas eſt excepté : c'eſt lorſque les filets ou Madragues ont été rompus par la *faute* ou *la malice* des gens du Vaiſſeau.

Au reſte, ſi l'accident eſt arrivé par la faute du Navire, on ſe borne à eſtimer le dommage fait aux filets ou à la Madrague, ſans avoir égard au poiſſon qui auroit été pris. *Agitur ob retia, non piſcium, qui ideo capti non ſunt, fieri æſtimationem : cum incertum fuerit an caperentur.* L. 29, §. 3. ff. *ad leg. aquil.*

Cable coupé.

Si pour éviter un naufrage imminent, on coupe les cables d'un autre Navire, on ne répond ni de ce dommage, ni des ſuites, parce que la néceſſité à laquelle on ne s'eſt pas expoſé par ſa faute, eſt la plus impérieuſe des Loix. *Labeo ſcribit, ſi cum vi ventorum navis impulſa eſſet in funes anchorarum alterius, & nautæ funes præciduſſent, ſi nullo alio modo, niſi præciſis funibus, explicare ſe potuit, nullam actionem dandam.* L. 29, §. 3, ff. *ad leg. aquil.* Jugemens d'Oleron, *art.* 15. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 27. Loccenius, *liv.* 3, *cap.* 8, *n.* 12. Elie Luzac, *ſur Wolf*, §. 3, *tom.* 1, *pag.* 12.

§. 6. Récapitulation.

Tout ce qui vient d'être obſervé dans la préſente Section, intéreſſe directement ou indirectement les Aſſureurs.

1°. Lorſque le Vaiſſeau que j'ai fait aſſurer, a été en-

dommagé par le heurt d'un autre Vaiſſeau, ou par une ancre, ou par une Madrague, &c. les Aſſureurs ſont tenus de m'indemniſer du dommage ſouffert, ſi l'accident eſt arrivé *par cas fortuit.* Pothier, *n.* 50.

2°. Il en eſt de même ſi l'accident eſt arrivé par la *faute du Maître d'un autre Navire* : auquel cas je dois céder aux Aſſureurs mes actions contre l'auteur du dommage.

3°. Si l'accident eſt arrivé *par la faute du Capitaine ou des Mariniers* du Navire aſſuré, les Aſſureurs n'en répondent point, à moins que par la police ils ne ſe ſoient rendus garans de la Baratterie du Patron.

4°. Dans le cas où, *judicio ruſticorum*, le dommage eſt partagé entre les deux Navires, je crois que les Aſſureurs répondent de la part qui compete au Navire par eux aſſuré. Le doute qui occaſionne un pareil partage, ne ſuffit pas pour les décharger de l'accident, s'ils ne rapportent une *preuve* capable de détruire la préſomption légale établie contr'eux.

Si cette preuve étoit rapportée, dès-lors tout doute s'évanouiroit ; le partage déterminé par l'article 10, *tit. des avaries*, n'auroit plus lieu, & la cauſe des Aſſureurs ſeroit décidée d'après la vérité connue. Mais tant que le doute ſubſiſte, le dommage partiel doit être rembourſé par les Aſſureurs, par cela ſeul que l'accident eſt arrivé *ſur mer* dans le temps & les lieux des riſques.

SECTION XV.

Changement de route ou de voyage.

L'article 26, h. t., après avoir mis aux riſques des Aſſureurs toutes les pertes & dommages qui arrivent *ſur mer* par tempête, naufrage, échouement & abordage, ajoute qu'ils ſeront également tenus des pertes & dommages qui *arrivent par changement de route ou de voyage.*

Mais il faut que ce changement de route ou de voyage ait été occaſionné par tempête, ou par crainte des Ennemis, ou autre cauſe néceſſaire ; car la regle générale qui rejette ſur les Aſſureurs les accidens arrivés *ſur mer*, eſt modifiée par une autre regle qui les diſpenſe des pertes arrivées depuis la rupture du voyage.

Ce changement eſt-il préſumé fatal ?

Vous dites que le Navire eſt perdu. Je réponds que la perte eſt arrivée après la rupture du voyage aſſuré. Vous répliquez que le changement de route ou de voyage a été opéré pour cauſe néceſſaire ; vous redevenez demandeur en cette réplique, de laquelle vous êtes par conſéquent obligé de rapporter la preuve : *Actor replicationem ſuam probare tenetur.* Corvinus, C. *de probat.*, *pag.* 181. Celui qui avance un fait, doit le prouver : *Ei incumbit probatio, qui dicit, non qui negat.* L. L. 1 & 21, ff. *eod.*

Nota. Tout ce qui regarde la route ou le voyage aſſuré, eſt trop vaſte, pour en faire la matiere d'une Section. Je le traiterai dans le Chapitre ſuivant.

SECTION XVI.

Changement de Vaiſſeau.

§. 1. Diſpoſition du Droit Romain.

Vous avez affrété un Navire pour le tranſport de vos marchandiſes. Le Capitaine, ſans y être forcé par la néceſſité des occurrences, & ſans votre conſentement, les charge dans un Navire plus mauvais : *Eaſque merces, nullâ, nauta, neceſſitate coactus, in navem deteriorem, cùm id ſciret te fieri nolle, tranſtulit ;* le dernier Navire périt. Vous pouvez attaquer par l'action *locati* le Capitaine avec qui vous aviez contracté, pour le faire condamner à vos dommages & intérêts. C'eſt la diſpoſition de la Loi 10, §. 1, ff. *ad Leg. Rhod.*

Cette Loi ajoute, que vous ne pouvez vous plaindre de rien, ſi l'un & l'autre Navire ont péri dans la même navigation : *imò contrà, ſi modò eâ navigatione, utraque navis periit.*

Les Docteurs ont beaucoup argumenté sur cette Loi, ainsi qu'on le verra bientôt.

§ 2. Disposition de l'Ordonnance.

L'Ordonnance en l'article 26, *h. t.*, met aux risques des Assureurs *le changement de Vaisseau.* Mais cette décision est modifiée par d'autres articles.

Changement de Vaisseau avant le risque commencé.

Si le changement de Vaisseau est fait sans le consentement des Assureurs, avant le risque commencé, l'Assurance sera caduque & la prime, restituée. C'est la décision du Guidon de la Mer, *ch.* 9, *art.* 4, & de notre Ordonnance, *art.* 27, *h. t.* Roccus, *not.* 9.

Changement de Vaisseau, après le risque commencé.

Si le changement de Navire est fait pendant le cours du voyage *sans nécessité*, & sans le consentement des Assureurs, *ils seront déchargés des risques, & ne seront pas tenus de restituer la prime.* Art. 27, *h. t.* Consulat de la Mer, *ch.* 87 & 89.

Si dans le cours du voyage, & ensuite d'une fortune de mer, le Capitaine est *obligé de louer un autre* Navire pour y transborder les effets assurés, *les Assureurs courront les risques sur les marchandises jusqu'à leur débarquement dans le lieu de leur destination.* C'est le résultat de nos Loix Nautiques. Guidon de la Mer, *ch.* 9, *art.* 4. Ordonnance, *tit. du fret*, *art.* 11. Déclaration du 17 *Août* 1779, *art.* 9.

Les distinctions que je viens de faire, sont répétées dans tous nos Livres. Straccha, *gl.* 8, *n.* 4. Roccus, *n.* 28 & 90. Casaregis, *disc.* 1, *n.* 34 & 133. Santerna, *part.* 3, *n.* 35. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 290 & 394. Kuricke *diatrib.*, *n.* 11, *pag.* 835. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 14. Pothier, *h. t.*, *n.* 51 & 68, *& en son Traité des Contrats de grosse*, *n.* 18.

§. 3. Si le Navire substitué sans nécessité, est aussi bon que le premier.

On a vu ci-dessus que la Loi 10, §. 1, ff. *de Leg. Rhod.*, parle du cas où, sans nécessité, la marchandise a été chargée dans un Navire moins bon que le Vaisseau désigné : *in navem deteriorem.*

Ces derniers mots ont porté divers Auteurs à croire que les Assureurs ne sont dispensés du risque, qu'autant que la marchandise

chandiſe a été chargée dans un Navire pire que celui déſigné. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 33. Roccus, *n.* 57. Straccha, *de naut.*, *dart.* 3, *n.* 10. Deſorte que ſi la marchandiſe aſſurée avoit été miſe dans un Vaiſſeau également bon, ou meilleur, les Aſſureurs en répondroient.

Divers autres Auteurs doutent de cette aſſertion, ſur le fondement que les Aſſureurs pouvoient avoir eu plus de confiance en la perſonne du Capitaine déſigné dans la police, qu'au Capitaine d'un autre Navire, quoique cet autre Navire fût meilleur & plus gros. Peckius, *ad d. Leg.* 10, §. 1, *pag.* 287. Stypmannus, *part.* 4, *tit.* 7, *n.* 215. Kuricke, *ad jus hanſeat.*, *tit.* 3, *art.* 19, *n.* 6, *pag.* 724.

Parmi nous, la perſonne du Capitaine nommé dans la police, eſt très-indifférente, attendu la clauſe bannale, *ou autre pour lui.* Mais les Aſſureurs ſont fondés à dire qu'ils avoient plus de confiance au Navire déſigné, qu'à tout autre; qu'ainſi, ſans leur conſentement & ſans néceſſité, on n'a pu leur faire courir les riſques d'un autre Vaiſſeau, quoique plus gros & meilleur. *Quoniàm rectè aſſecurator dicere poteſt quòd ex genio, vel alio motivo, ſuper unius magis, quàm alterius navis fortunam, ſponſionem facere voluerit*; de Luca, *de credito*, *diſc.* 108, *n.* 7.

Telle eſt notre Juriſprudence, fondée ſur l'art. 3, *h. t.*, qui veut que la police contienne *le nom du Navire*: ce qui, en regle générale, exclut toute ſubrogation.

§. 4. Si les deux Navires périſſent.

Suivant la même Loi 10, §. 1, ff. *de Leg. Rhod.*, l'on n'a aucune action contre le Capitaine, qui, ſans néceſſité, charge la marchandiſe dans un autre Navire, s'il arrive que les deux Navires périſſent également : *ſi utraque navis periit.* Car la choſe eût également péri dans le Navire déſigné : *utique cùm interitura eſſet ea res.* L. 14, §. 1, ff. *depoſiti.*

Telle eſt la Doctrine de Mornac *ſur la Loi* 10, ff. *de Leg. Rhod.*; de Santerna, *part.* 3, *n.* 35; & de Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 35, *diſc.* 226, *n.* 38.

Les articles 3 & 32, *h. t.*, s'oppoſent en matiere d'Aſſurance à une pareille déciſion. Dès que ſans néceſſité, la choſe aſſurée eſt

miſe dans tout autre Navire, le Contrat eſt réſolu *ipſo jure*; par conſéquent le ſort des deux Bâtimens eſt devenu étranger aux Aſſureurs.

Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 62, demande, *ſi in unâ & eâdem navigatione merces transferantur ex unâ navi in aliam, & noviſſima deperdatur cum mercibus, num aſſecurator teneatur de tali periculi eventu?* Il répond : *inſpiciendam eſſe formam aſſecurationis, an in eâ mentio facta noviſſimæ navis, an minùs? Si priùs, utiquè ex lege conventionis tenetur, modò abſque dolo atque culpâ iſte caſus contigerit. Si mentio facta non ſit, non tenetur.*

Pothier, *n.* 69, décide que » le Contrat d'Aſſurance eſt » réſolu de plein droit, *auſſitôt qu'on s'eſt écarté de la loi* » *du Contrat*, en chargeant les marchandiſes ſur un autre » Vaiſſeau que celui ſur lequel elles devoient être char- » gées ».

Telle eſt la regle vis-à-vis des Aſſureurs. Mais par rapport aux chargeurs, M. Valin, (*art.* 9, *tit. du Capitaine*) ſoutient qu'il n'en eſt pas ainſi. » *Navire pour Navire*, dit-il, » *cela doit leur être égal, dès que tous deux ont péri. Ils au-* » *roient perdu tout de même, quand il n'y auroit pas eu de chan-* » *gement de Navire* ».

J'adhere à la doctrine de M. Valin, pourvu que le chargeur n'ait point fait faire d'Aſſurance. Dans ce cas, la faute eſt *non dommageable*, & rien ne s'oppoſe à la diſpoſition du droit commun; mais ſi le chargeur s'eſt fait aſſurer, ſe trouvant alors privé, par le fait du Capitaine, de toute action contre ſes Aſſureurs, il eſt juſte qu'il ait ſon recours contre le Capitaine qui s'eſt volontairement écarté du pacte de ſon Contrat.

§. 5. Changement de Navire n'eſt pas préſumé fatal.

Il réſulte de ce que je viens de dire, que le changement de Navire, même pendant le cours du voyage, n'eſt pas préſumé fatal. Il faut que l'Aſſuré prouve que ce changement a été néceſſité par *fortune de Mer.*

§. 6. Cas où il y a lieu de changer de Navire.

Lorſque par *fortune de mer, le Navire a été mis hors d'état de continuer ſa navigation*, c'eſt le cas d'en louer un autre,

ſur lequel les marchandiſes ſoient chargées. Déclaration *du* 27 *Août* 1779, *art.* 7 & 9; Ordonnance de la Marine, *art.* 11, *tit. du fret.* Jugement d'Oléron, *art.* 4.

Cette fortune de mer arrive toutes les fois que le Navire a été mis hors d'état de navigation, ſoit par *tempête*, ſoit par *échouement*, ſoit pour avoir eſſuyé un combat. Pothier, *Traité des Chartes-parties*, *n.* 68, *tom.* 2, *pag.* 394.

Si le Navire a fait *naufrage*, c'eſt encore le cas de s'en procurer une autre pour y charger les marchandiſes ſauvées, & les conduire au lieu de leur deſtination. *Art.* 21 & 22, *tit. du fret.* Droit Hanſéatique, *tit.* 9, *art.* 2. Pothier, *n.* 51, *h. t.*

Il en eſt de même, ſi le Navire eſt arrêté pour long-temps par autorité ſupérieure. *Réglement d'Amſterdam*, *art.* 8.

Et il en eſt encore de même, ſi le Navire a été pris, & que la marchandiſe ſoit relâchée ou rachetée. *Art.* 66 & 67, *h. t.*

Capitaine eſt-il obligé d'en louer un autre?

La Loi 10, §. 1, ff. *de Leg. Rhod.*, décide que le Capitaine eſt dégagé de ſes engagemens, ſi par cas fortuit & ſans ſa faute, le Navire devient innavigable pendant le voyage: *ſi navis ejus vitium fecerit ſine dolo malo & culpâ ejus.*

Antoine Faber, *tom.* 4, *pag.* 40, & Vinnius, *pag.* 295, ſur cette Loi, diſent qu'en pareil cas le Capitaine n'eſt pas obligé de chercher un autre Navire. *Non cogitur aliam quærere navem, quia de certâ nave actum eſt.*

L'article 4 des Jugemens d'Oleron, parlant du Navire qui eſt hors d'état de continuer le voyage, décide que » le Maître » *peut louer* une autre nef pour achever le voyage, & aura » ſon fret des denrées ſauvées ».

L'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 16, 37 & 55, dit également que le Capitaine *peut louer* un autre Navire.

Cependant notre Ordonnance impoſe au Capitaine l'obligation de louer un autre Navire en pareil cas.

» Si le Maître eſt contraint de faire radouber ſon Vaiſſeau » pendant le voyage, le chargeur ſera tenu d'attendre ou de » payer le fret entier; & en cas que le Vaiſſeau ne puiſſe

» être raccommodé, *le Maître ſera obligé d'en louer inceſ-* » *ſamment un autre*; & s'il n'en peut trouver, il ſera ſeule- » ment payé de ſon fret, à proportion de ce que le voyage ſera avancé ». *Art.* 11, *tit. du fret.*

» Le Maître ſera auſſi payé du fret des marchandiſes ſauvées » du naufrage, en les conduiſant au lieu de leur deſtinatition ». *Art.* 21, *même titre.*

» *S'il ne peut trouver de Vaiſſeau* pour conduire les mar- » chandiſes ſauvées, il ſera payé du fret à proportion ſeule- » ment du voyage avancé ». *Art.* 22 *même titre.*

L'Ordonnance eſt préciſe : le Maître eſt *obligé de louer inceſſamment un autre* Navire, & il n'eſt diſpenſé de cette obligation formelle, que dans le cas *où il ne puiſſe pas en trouver.*

Je crois donc que M. Valin, *art.* 11, *tit. du fret*, *tom.* 1, *pag.* 618, & M. Pothier, *Traité des Chartes-parties*, *n.* 68, *tom.* 2, *pag.* 394, ſe trompent, lorſqu'ils diſent, » que les ter- » mes de l'article 11 : *ſera tenu d'en louer inceſſamment un* » *autre*, doivent s'entendre en ce ſens, *ſera tenu*, s'il veut » gagner en entier ſon fret, & non pas en ce ſens, qu'il y » ſoit tenu préciſément & abſolument : car par le Contrat » de louage qu'il a fait de ſon Vaiſſeau, il ne s'eſt obligé qu'à » fournir ſon Vaiſſeau; il ne s'eſt pas obligé d'en fournir un » autre; & lorſque par une force majeure, dont il n'eſt pas » garant, il ne peut plus le fournir, il n'eſt, ſelon les prin- » cipes du Contrat de louage, obligé à autre choſe qu'à dé- » charger l'affréteur ou locataire du fret pour ce qui reſtoit » à faire du voyage, lequel, en ce cas, doit lui être payé » ſeulement pour ce qui en a été fait ».

La doctrine de ces deux Auteurs ſeroit bonne, ſi le char- geur étoit préſent, ou qu'il fût à portée de chercher par lui- même un autre Navire. Tel eſt le cas de l'art. 7 de la Dé- claration de 1779. » Lorſque le Navire, eſt-il dit, aura été » condamné comme étant hors d'état de continuer ſa navi- » gation, les Aſſurés ſur la marchandiſe ſeront tenus de le » faire inceſſamment ſignifier aux Aſſureurs, leſquels, ainſi

» que les Assurés, feront leurs diligences pour trouver un » autre Navire, sur lequel lesdites marchandises seront char- » gées, à l'effet de les transporter à leur destination ».

Mais si l'accident est arrivé en Pays lointain, sans que les chargeurs puissent donner leur ordre, ni par eux-mêmes, ni par leur Commissionnaire, il n'est pas douteux que le Capitaine, qui n'est pas moins le Prépose des Chargeurs, que celui des Armateurs, ne doive veiller à la conservation de la marchandise, & faire tout ce que les circonstances exigent pour le mieux.

Sa qualité de Capitaine le rend *Maître*, & lui défere le soin de tout ce qui concerne le Navire & la cargaison. *Magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est.* L. 1, §. 1, ff. *de exercit. act.*

Il est responsable de toutes les marchandises chargées dans son Bâtiment dont il est tenu de rendre compte. *Art.* 9, *tit. du Capitaine.*

Il est donc obligé de faire ce qu'il est à présumer que feroient les chargeurs s'ils étoient présens. L'art. 45, *h. t.*, en parlant de l'Assuré, s'applique au Capitaine.

Celui-ci seroit par conséquent très-blâmable, si, faisant vendre pour son fret gagné, partie des marchandises sauvées, il laissoit le reste en Pays lointain, tandis qu'il eût pu conduire le tout par autre Navire dans le lieu de la destination.

Aux dépens de qui?

Les Auteurs qu'on vient de citer, ne déchargent le Capitaine de l'obligation de louer un autre Navire, que parce qu'ils croient que le nouveau Navire seroit loué aux dépens du Capitaine.

Cleirac n'est pas fort satisfaisant sur ce point. En la pag. 18. *aux Jugemens d'Oleron*, *art.* 4, *n.* 4, il dit, que » le se- » cond fret des autres Vaisseaux est avarie grosse, qui se doit » *supporter aux dépens du Navire & de la marchandise* ».

Et en la page 455, *tit. de la Juridiction*, *art.* 35, *n.* 2, il dit, » que si le Navire ne peut parfaire le voyage entre- » pris, le Maître est tenu de faire porter *à ses dépens* les mar- » chandises en autres Vaisseaux jusqu'au lieu qu'il s'est obligé.

» & pour cette avarie *ne peut demander autre choſe que le* » *premier fret convenu pour ſon Navire* ».

Dans l'un & l'autre endroit, cet Auteur cite l'Ordonnance de Wisbuy, dont les articles 16 & 55 ſemblent ſe contredire.

Le Réglement d'Amſterdam, *art.* 8, rejette ſur les Aſſureurs tous les frais faits à ce ſujet, auſſi bien que le *nouveau fret.*

Il faut avouer que notre Ordonnance eſt louche ſur ce point. L'article 11, *tit. du fret*, qui *oblige* le Capitaine *de louer inceſſamment un autre Navire*, dans le cas où le ſien *ne puiſſe être raccommodé*, ne paroît déférer au Capitaine rien de plus que *le fret* convenu dans le principe; & l'art. 21 *du même titre*, où il eſt parlé du naufrage, ſe borne à dire, que » le Maître *ſera payé du fret* des marchandiſes ſauvées, en » les conduiſant au lieu de leur deſtination, » ſans parler ni du ſurcroît de fret, ni des autres dépenſes.

La queſtion ſe préſenta en notre Amirauté. Le Capitaine Adrianus Vanſtock, Hollandois, commandant le Vaiſſeau *l'Adam*, avoit frété ſon Navire aux freres Mouſſe, pour aller prendre un chargement de riz à Damiatte, & l'apporter à Marſeille, moyennant 18000 liv. de fret, & 2 pour 100 de chapeau. Le Navire fut à Damiatte. Il prit ſon chargement; mais à ſon retour, il eſſuya près de Mayorque une violente tempête. Il fit jet. Il vouloit ſe refugier à terre; on refuſa de l'y recevoir par la crainte de la peſte, attendu qu'il venoit du Levant. Il fut impoſſible au Capitaine de radouber ſon Vaiſſeau. On lui envoya cinq petits Bâtimens, dans leſquels il transborda partie de ſa cargaiſon & les agrès. Les Eſpagnols mirent le feu au Navire. Le Magiſtrat de Mayorque fixa à 15000 liv. le fret des cinq petits Bâtimens dont on vient de parler, leſquels arriverent à Marſeille, portant le Capitaine Hollandois, ſon Equipage & les effets ſauvés.

Ce Capitaine demanda le payement de ſon fret *à proportion du voyage avancé.* On prétendit que les marchandiſes ſauvées ayant été conduites à Marſeille, le nolis lui étoit dû

en entier, mais ſous la déduction, non ſeulement du nolis relatif aux marchandiſes perdues, mais encore des 15000 liv. du fret dû aux cinq petits Bâtimens Eſpagnols.

Il répondit que le voyage avoit été terminé par la perte du Navire. Que cependant il n'avoit dû rien oublier pour la conſervation de la marchandiſe; qu'il avoit été obligé de louer d'autres Bâtimens pour la conduire au lieu de la deſtination; qu'il ſeroit inique qu'ayant perdu ſon Vaiſſeau, il fût ſurchargé d'un nolis qui abſorberoit le fret qui lui avoit été promis; que d'après le ſyſtême qu'on lui oppoſoit, la Loi ne ſeroit pas égale : le Capitaine qui ne peut trouver un autre Navire, eſt payé de ſon fret; pourquoi donc le Capitaine qui conſerve la marchandiſe & la conduit dans le lieu de la deſtination, ſeroit-il ruiné par le fret exceſſif du Navire ſubrogé? Tel n'eſt pas l'eſprit de l'Ordonnance. Le Capitaine n'eſt *obligé* de louer un autre Navire, qu'en qualité de facteur. Il doit alors avoir le choix, ou de demander ſon fret en entier, auquel cas le fret du Navire ſubrogé eſt à ſa charge; ou de réduire ſon fret à proportion du voyage avancé, auquel cas, le nolis du Navire ſubrogé eſt à la charge de la marchandiſe ſauvée.

Ces raiſons étoient auſſi preſſantes que légales. Cependant le Tribunal de notre Amirauté, ébloui par les articles de l'Ordonnance ci-deſſus cités, décida, par Sentence du 30 Juillet 1748, que les freres Mouſſe payeroient » les 18000 liv. de » fret, & les deux pour 100 de chapeau portés par la Charte- » partie, ſous la déduction du prorata du nolis concernant » le riz perdu & ſubmergé, *& ſous la déduction encore du* » *nolis des Bâtimens frétés à Mayorque pour le tranſport du* » *chargement*, leſquelles déductions ſeroient faites par Experts, » & condamna le Capitaine aux dépens ».

M. Valin, *art.* 11, *tit. du fret*, *tom.* 1, *pag.* 619, ſemble approuver cette Sentence. » C'eſt auſſi, ajoute-t-il, » ce qui me confirme dans l'idée que le Maître, dans le cas » de notre article, ne peut pas être forcé de prendre à fret un » autre Navire; autrement nul doute que ce ne fût aux frais

» des Marchands chargeurs pour l'excédant du fret convenu » d'abord entr'eux, & le Maître ; à moins qu'il n'y eût en » tout cas de l'excès dans la ſtipulation du fret du Navire » ſubrogé, parce qu'alors le Maître ſeroit préſumé avoir ſa- » crifié les intérêts des Marchands chargeurs, ſans l'aveu » deſquels, il ne leur étoit pas permis d'aggraver leur con- » dition ».

Mais il eſt beaucoup mieux qu'en pareil cas le Capitaine ſoit, d'une part, *obligé* de louer un autre Bâtiment, & que de l'autre, le ſurcroît de fret ſoit pour le compte de la marchandiſe & des Aſſureurs. Telle eſt la déciſion de la Déclaration de 1779, *art.* 9.

» Dans le cas où leſdites marchandiſes auroient été chargées » dans un nouveau Navire, les Aſſureurs courront les riſques » ſur leſdites marchandiſes juſqu'à leur débarquement dans le » lieu de leur deſtination ; & ſeront en outre tenus de ſup- » porter à la charge des Aſſurés, les avaries des marchan- » diſes, les frais de ſauvetage, de chargement, magaſinage » & rembarquement, enſemble les droits qui pourroient avoir » été payés, *& le ſurcroît de fret, s'il y en a* (*) ».

Cet article développe très-bien le véritable eſprit de l'Ordonnance.

L'idée d'admettre en avarie groſſe le ſurcroît de fret & autres dépenſes, étoit inſoutenable ; car il s'agit ici d'un vrai ſauvetage, & nullement d'un fait opéré pour le ſalut commun ; & d'ailleurs, ſi le Navire a péri, il n'eſt pas poſſible de le faire contribuer à l'avarie. Il eſt donc naturel que pareil fret ſoit à la charge de la choſe même.

La Sentence de notre Tribunal auroit été ſans doute réformée, ſi le Capitaine Vanſtock en eût appellé.

Ce

(*) On entend par *ſurcroît de fret*, ce qu'on paye de plus pour le tranſport depuis le lieu du ſiniſtre juſqu'à celui de la deſtination, relativement au premier fret ſtipulé.

Ce que dit M. Valin au ſujet de *l'excès dans la ſtipulation du frèt du Navire ſubrogé*, concerne plutôt le Fréteur, que le Capitaine. Celui-ci eſt *préſumé* avoir agi de bonne foi & & de ſon mieux. Si le Fréteur, abuſant des circonſtances, a exigé une promeſſe exceſſive de nolis, on peut la faire réduire, ſans que le Capitaine ſoit au cas d'être pris à partie, à moins qu'il ne fût complice de la fraude : de quoi il faut avoir des preuves. *Vid.* Cleirac, *art.* 4 *des Jugemens d'Oleron*, *n.* 7, *pag.* 20.

SECTION XVII.

Feu.

L'article 26, h. t., met *aux riſques des Aſſureurs toutes pertes & dommages qui arrivent ſur mer par le feu.*

§. 1. Cet accident eſt-il préſumé fatal ?

Targa, *ch.* 65, dit que le feu pris au Navire, n'eſt pas un accident préſumé fatal, & qu'on doit l'attribuer à la faute de quelqu'un, toutes les fois qu'on ignore d'où il procede. *Quando non conſti dell'origine, ſi attribuiſce a qualche colpa.*

Telle eſt la diſpoſition du droit commun. *Incendium ſine culpâ fieri non poteſt.* L. 11, ff. *de pericul. & commod. rei vend. Plerùmque incendia, culpâ fiunt inhabitantium.* L. 3, §. 1, ff. *de offic. præf. vigil.*

Cependant l'Ordonnance paroît placer l'accident du feu au rang des cas fatals.

Si les gens, ou partie des gèns du Navire brûlé ſe ſauvent, ils doivent faire leur Conſulat, & expoſer la cauſe de l'incendie.

Mais ſi perſonne ne ſurvit, l'accident ſera préſumé ou fatal, ou du moins n'être pas arrivé par la faute du Maître ou des Mariniers. Il peut avoir été cauſé par le feu du Ciel, ou par la faute d'un Paſſager ; ce qui ſuffit pour que les Aſſureurs en répondent.

Feu arrivé par cas fortuit.

Il n'eſt pas douteux que l'accident arrivé par le feu du Ciel ou des Ennemis, ne ſoit à la charge des Aſſureurs. Straccha, *gl.* 18. Targa, *ch.* 56. Scaccia, *queſt.* 1, *n.* 135.

Feu arrivé par la faute du Maître ou des Mariniers.

Straccha, *gl.* 18, décide que les Aſſureurs répondent du feu arrivé par la faute des Mariniers. Mais il parle d'après la Formule d'Anconne, ſuivant laquelle les Aſſureurs ſont garans de la baratterie du Patron.

Targa, *ch.* 65, tient le même langage. Mais il parle d'après le Statut de Gênes, ſuivant lequel les Aſſureurs ſont déchargés de la ſeule baratterie proprement dite, & répondent de la faute des Mariniers.

Il en ſeroit de même à Hambourg, à Rouen, à Nantes, & à Bourdeaux.

Mais il n'en eſt pas de même à Marſeille. » Les Aſſureurs » ſont tenus du *feu*, lorſque c'eſt par un cas fortuit, comme » par le feu du Ciel, ou dans un combat que le feu a pris » au Vaiſſeau; mais ſi c'étoit par la négligence ou la faute » des *Mariniers*, les Aſſureurs n'en ſeroient pas tenus, à » moins que par une clauſe particuliere, ils ne fuſſent char- » gés de la baratterie du Patron ». Pothier, *n.* 53.

§ 2. Feu arrivé pour cauſe de peſte.

Dans la Section 14, j'ai parlé du Vaiſſeau Hollandois *l'Adam*, que les Eſpagnols refuſerent de recevoir à Mayorque, & auquel ils mirent feu par la crainte de la peſte. Les Aſſureurs payerent la perte, ſans élever aucune difficulté, parce que le Capitaine ni ſon Equipage n'étoient point en faute. Car la ſuſpicion de la peſte eſt miſe au rang des cas fatals. Targa, *ch.* 56. Caſaregis, *diſc.* 121, *n.* 12.

Il en eſt autrement, ſi la faute du Capitaine y a donné lieu. En voici un exemple, qu'on ne peut ſe rappeller ſans douleur: *Meminiſſe horret!*

En 1719, le Capitaine Jean-Baptiſte Chataud, commandant le Vaiſſeau *le Grand St. Antoine*, étoit parti de Marſeille pour le Levant. Il arriva à Smyrne. De-là, il fut aux Iſles de l'Archipel, enſuite en Chypres, puis à Seyde. Il toucha à Tripoly de Syrie, où il reçut divers Paſſagers Turcs. Un

de ces Turcs mourut. Le Chirurgien & trois Matelots moururent auſſi. Il retourna en Chypres, où il prit une patente de ſanté. Il toucha à Livourne, où il déclara que divers de ſes Gens étoient morts de *fievres peſtilencielles*. Le 25 Mai 1720, arrivé dans la rade de Marſeille, au lieu de s'arrêter à l'Iſle de Jarre, endroit deſtiné à la purge des Navires contamines, il vint mouiller à l'Iſle de Pommegue, d'où, par Chaloupe, il ſe rendit au Bureau de la ſanté. Il déclara que divers de ſes Gens étoient morts de *mauvais alimens*. Partie des marchandiſes furent débarquées aux infirmeries. Le Garde mis à bord & les Portefaix moururent. Alors les Intendans de la ſanté firent paſſer le Navire à l'Iſle de Jarre. Mais la peſte s'étoit déja répandue dans la Ville. Il y eut ordre du Miniſtre de brûler le Navire, ce qui fut exécuté le 20 Septembre d'après.

Le mal contagieux enleva la moitié des habitans de Marſeille, & fit dans la Provence les plus triſtes ravages.

Les Aſſureurs furent attaqués. Parmi leurs moyens de défenſes, ils s'arrêterent principalement à celui tiré de l'inconduite du Capitaine. Ce moyen étoit le ſeul déciſif. Cependant le Tribunal de l'Amirauté de Marſeille, par Sentence du 18 Décembre 1723, condamna les Aſſureurs à payer les ſommes aſſurées. Mais cette Sentence fut réformée par Arrêt rendu le 23 Février 1725, au rapport de M. de Jouques.

Augeard, *tom.* 2, *pag.* 788, rapporte ce même Arrêt d'une maniere très-peu ſatisfaiſante. On ne lui avoit pas fourni les éclairciſſemens convenables; je les ai puiſés dans les défenſes reſpectives des Parties.

§. 3. Vaiſſeaux incendiés dans un Port ou Rade.

L'Ordonnance de la Marine, *art.* 8, 9 & 14, *tit. des Ports*, & *art.* 4 & 5, *tit. du Maître du Quay*, preſcrit les précautions les plus ſages pour prévenir l'incendie des Vaiſſeaux qui ſont dans les Ports.

A la ſuite de notre Statut du Sort, *pag.* 90, on trouve à ce ſujet un Réglement fait par les Conſuls de Marſeille, le 23 Avril 1654.

Mais les Loix ne ſont pas toujours obſervées. Si un Navire

qui relâche dans un Port ou Rade, eſt incendié ſans la faute du Maître ou des Mariniers, les Aſſureurs en ſeront tenus.

Si le feu avoit été occaſionné par la faute du Capitaine ou des Mariniers, les Aſſureurs n'en ſeroient pas reſponſables, à moins qu'ils ne ſe fuſſent rendus garans de la *baratterie du Patron.* Tel eſt le cas de l'Arrêt du 26 Mars 1673, rapporté dans le Journal des Audiences, *tom.* 2, *pag.* 860. Le Navire *le St. Jean de Bayonne*, étoit à la pêche des baleines. *Le feu prit à la chaudiere qui ſervoit à faire l'huile.* Le Vaiſſeau avec toute ſa cargaiſon fut entiérement conſumé. Cet incendie étoit arrivé ſans aucun accident du feu du Ciel, ni des Ennemis; mais les Aſſureurs avoient *pris à leurs riſques toute perte de mer, feu, vents, amis ou ennemis, baratterie du Patron, & tous autres inconvéniens penſés & non penſés;* voila pourquoi ils furent condamnés à payer la perte.

§. 4. Feu pris aux laines.

Dans la Cauſe du Capitaine Jacques Sellon, commandant la Barque *la Marthe-Magdeleine*, qu'on fut forcé à Malte de faire échouer pour éteindre le feu pris aux laines dont elle étoit chargée, il fut décidé par Arrêt du 30 Juin 1760, au rapport de Mr. d'Orcin, que » les frais de ſéjour à Malte, » ſoit pour les ſalaires & nourriture de l'Equipage, ſoit pour » le débarquement & rembarquement des marchandiſes, agrès » & victuailles, & généralement pour toutes les opérations » faites pendant ledit ſéjour, pour éteindre ou arrêter le pro- » grès du feu des laines, enſemble les dommages ſoufferts à » cette occaſion par la marchandiſe & le Bâtiment, tant par » l'action du feu même pendant le temps qu'on a débarqué » les marchandiſes fines, que pour l'échouement dudit Bâtiment, » étoient *avaries ſimples & particulieres;* au moyen de ce, » exempta les chargeurs de toute contribution à icelles ».

Le feu provenoit du vice propre de la marchandiſe. D'où il ſuit que quand même les Aſſureurs n'euſſent pas été *francs d'avaries*, on n'auroit pas été fondé à leur demander le payement de ce dommage, à moins qu'ils ne s'y fuſſent ſoumis par un pacte exprès; & c'eſt ſous cette modification qu'on doit entendre la doctrine de Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 186. *Si*

assecuravit zaffranos qui postea, vel ex eorum naturâ, vel quia humidi onerati essent, excitato interno calore, & igne accensi sunt, assecurator, pro tali casu accensionis, tenetur.

§. 5. Feu mis au Navire par le Capitaine.

Kuricke, *quest.* 29, & Loccenius, *liv.* 3, *cap.* 9, traitent la question : s'il est permis de mettre le feu aux poudres, & de périr pour ne pas tomber entre les mains de l'Ennemi. Ils décident que le droit divin, le droit naturel, & la droite raison s'opposent à un pareil délire, que les anciens avoient la foiblesse de considérer comme le comble de l'héroïsme (*Vid.* Valin, *art.* 36, *tit. du Capitaine*, *tom.* 1, *pag.* 438, & Puffendorf, *liv.* 8, *ch.* 2, §. 4.)

Mais, si en mettant le feu au Navire, on peut se sauver à terre, il est permis de se servir de ce moyen, pour priver l'Ennemi d'une proie dont il est sur le point de s'emparer.

Telle est la décision de l'Ordonnance concernant la Marine Royale, du 25 Mars 1765, *tit.* 97, *art.* 1177. » Aucun Ca» pitaine, est-il dit, n'amenera son Pavillon, & ne se rendra, » tant qu'il y aura la moindre possibilité de conserver le Vais» seau dont Sa Majesté lui a confié le commandement; vou» lant qu'il le défende jusqu'à l'extrêmité. Mais lorsqu'il n'y » aura plus aucune possibilité de résister davantage, ni de moyens » de sauver son Equipage, en coulant bas, ou *brûlant* son Vais» seau, s'il est forcé de se rendre, il passera au Conseil de guerre » pour être loué sur sa défense, & condamné à mort s'il n'a pas » combattu avec la plus grande bravoure ».

Cette Ordonnance a corrigé l'âpreté de celle de 1689, qui (*au liv.* 4, *tit.* 2, *art.* 36) » faisoit défenses à tous Capitai» nes & autres Officiers de Marine, commandant un Vaisseau » de guerre, de le rendre jamais aux Ennemis, pour quelque » raison que ce puisse être; voulant qu'il se défende jusqu'à » l'extrêmité, & qu'il se laisse forcer l'épée à la main, *même* » *brûler*. Celui qui fera le contraire, sera jugé au Conseil » de guerre, & puni de mort, selon les circonstances de » l'action ».

Nos Capitaines Marchands donnent & ont donné en tout temps des marques de bravoure. Mais lorsqu'ils sont dans l'im-

poſſibilité de réſiſter à l'Ennemi, & d'éviter d'être pris, ils ſont très-louables de mettre le feu au Navire, & de s'enfuir à terre avec l'Equipage. Les Aſſureurs répondent de la perte arrivée en pareille occurrence. Ainſi jugé par deux Arrêts, dont voici les circonſtances.

Le 5 Juillet 1745, le Capitaine Artaud, commandant le Navire *le St. Jean-Baptiſte*, & le Capitaine Jean Raphael de Belis, commandant le Vaiſſeau *le Modeſte*, partirent de Cadix pour Marſeille. Le lendemain ſe trouvant dans le détroit de Gibraltar, ils furent pourſuivis par cinq Corſaires Anglois, auxquels il leur étoit impoſſible de ſe dérober. Ils ſe déterminerent à mettre le feu à leur Navire, & à s'enfuir à terre avec les gens de leur Equipage, par le moyen des Chaloupes. La choſe fut ainſi exécutée.

Les Aſſureurs attaqués en payement de la perte, diſoient qu'un Navire pourſuivi par les Ennemis, peut leur échapper; qu'un danger, quelque imminent qu'il ſoit, n'eſt pas toujours ſuivi du ſiniſtre; qu'on ne doit jamais déſeſpérer de la fortune, toujours variable par elle-meme, & principalement ſur la mer; qu'un coup de vent, ou l'apparition d'une voile amie, écarte aiſément les Corſaires; que la recouſſe peut redonner le Navire à ſes anciens Propriétaires : mais qu'un Vaiſſeau brûlé étoit abſolument anéanti; que la deſtruction ôte tout eſpoir ultérieur; que de deux maux il faut préférer le moindre; & qu'enfin pour éviter un péril, il n'eſt jamais permis de réaliſer le malheur même.

Ces conſidérations éblouirent notre Tribunal de l'Amirauté, qui, par Sentence du 10 Juin 1746, donna gain de cauſe aux Aſſureurs.

Les Aſſurés appellerent au Parlement d'Aix. La même queſtion étoit alors agitée à Bourdeaux.

Le Vaiſſeau *l'Eſpérance*, Capitaine Elie Leyſſon, ſe trouvant ſur les Côtes de Gallice, fut pourſuivi par des Corſaires. Le Capitaine & l'Equipage voyant la perte inévitable, & étant déja canonnés, mirent le feu au Navire, ſe jetterent dans leur Chaloupe, & ſe refugierent à terre. Les Aſſureurs furent condamnés

à payer la perte par Sentence de l'Amirauté de Guienne, rendue le 20 Juillet 1747; & cette Sentence fut confirmée par Arrêt du Parlement de Bourdeaux, le 7 Septembre de la même année.

Les Aſſurés de Marſeille encouragés par ce préjugé, pourſuivirent leur appel au Parlement de Provence. Ils diſoient que d'après les Conſulats & les autres preuves du procès, les Capitaines Artaud & Dubelis s'étoient trouvés dans l'impoſſibilité d'échapper à l'Ennemi; que par conſéquent ils avoient agi avec autant de ſageſſe que de courage, en mettant le feu à leurs Navires, & en privant les Anglois d'une proie qui eût alimenté les armemens & la courſe de cette Nation; que s'il eſt permis *de faire contre l'Ennemi tout ce qui eſt néceſſaire pour l'affoiblir, & pour le mettre hors d'état de ſoutenir ſon injuſtice*; ſi *l'on eſt en droit de le priver de ſes biens*, à plus forte raiſon on doit s'oppoſer, autant qu'il eſt poſſible, à ſes uſurpations, & *à tout ce qui peut augmenter ſes forces.* Les fortifications d'une Place qu'on abandonne ſont démolies, & l'on encloue le canon qu'on ne peut emporter.

L'eſpoir d'un ſecours inopiné ne dirige point la conduite du Capitaine ſage. On conſidere le cours ordinaire des choſes. Le cas de recouſſe eſt trop incertain pour laiſſer enlever le Navire par l'Ennemi, dans l'eſpérance que l'Ennemi pourra en être dépouillé dans les vingt-quatre heures.

Arrêt du Parlement d'Aix rendu le 30 Mars 1748, au rapport de Mr. de Moiſſac, qui réforma la Sentence de notre Amirauté, & condamna les Aſſureurs à payer la perte.

M. Valin, *art.* 26, *h. t.*, parle de ces deux Arrêts, d'après la note que je lui en avois envoyée; & voici comme s'explique Pothier, *n.* 53 ». Il eſt arrivé quelquefois, dit-il, » que des Capitaines ne pouvant plus défendre le Navire, y » ont mis le feu pour l'empêcher de tomber entre les mains » des Ennemis; il n'eſt pas permis d'en venir à cette extrê- » mité, à moins que le Capitaine n'ait trouvé le moyen de faire » ſortir tout ſon monde du Navire, avant que le feu y prît: le » Capitaine ayant eu cette précaution, fait brûler le Vaiſſeau: on

» demande ſi les Aſſureurs peuvent ſe défendre d'en ſupporter » la perte, ſur le prétexte qu'elle eſt arrivée par le fait du » Capitaine ? Je penſe que les Aſſureurs la doivent ſupporter, » & qu'ils ne peuvent oppoſer qu'il a été brûlé par le fait du » Capitaine ; car le Capitaine a eu un juſte ſujet de le brûler : » & quand même le Navire n'auroit pas été incendié, il n'en au- » roit pas moins été perdu, puiſqu'*on ſuppoſe que la priſe en* » *eût été ſans cela inévitable* ».

SECTION XVIII.

Priſe.

§. 1. Définition.

Dans une de mes Conſultations, inſérée dans Valin, *art.* 48, *h. t.*, *pag.* 113, j'ai dit que *la priſe eſt lorſqu'on s'empare d'un Vaiſſeau dans le fait de la guerre, ou dans un eſprit de déprédation, & avec deſſein d'en priver le véritable Maître.*

Deux ſortes de priſes.

Mais on peut diſtinguer deux ſortes de priſes : l'une, dont l'objet eſt de s'emparer du Navire & de la cargaiſon ; l'autre, dont l'objet eſt de prendre ſeulement les effets de l'Ennemi, ou les effets de contrebande qui s'y trouvent chargés.

La premiere, eſt une priſe proprement dite & abſolue.

La ſeconde, eſt une eſpece d'*Arrêt* du Navire, dont on n'a pas eu deſſein de priver le Sujet de la Puiſſance neutre.

La définition que j'ai donnée de la priſe, ne paroît donc pas convenir à cette ſeconde eſpece, dont je parlerai dans la Section ſuivante.

Priſe juſte. Priſe injuſte.

On peut encore diſtinguer la priſe *juſte*, d'avec celle qui eſt *injuſte*.

La priſe *juſte* eſt celle qui eſt faite par un Ennemi déclaré, & ſuivant les Loix de la guerre : *ſecundùm jus gentium.* Grotius, *lib.* 3, *cap.* 3, §. 1.

La

La prise *injuste* est celle qui est faite contre les regles établies par le droit des gens.

§. 2. Les Assureurs répondent de la prise.

Que la prise soit juste, ou qu'elle soit injuste, les Assureurs en répondent. En effet, l'article 26, *h. t.*, met » à » leurs risques toutes pertes & dommages qui arrivent sur mer, » *par prise*, » sans aucune distinction.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 7, *n.* 1, met à la charge des Assureurs la prise faite par *amis ou ennemis*. Nos Formules ne laissent aucun doute sur ce point.

» Veut que tous ceux qui prendront de cette assureté, pas» sent le même risque que lui, tant divin qu'humain, d'*amis*, » *ennemis*, *connus ou inconnus*, prises & détention de seigneurie, » représailles justes ou injustes ». *Formules* de Marseille, d'Anconne, d'Anvers, de Rouen, de Nantes & de Bourdeaux.

Si navis etiamsi ab amicis injustè capta fuit, præcipuè ob pacta in apochâ apponi consueta, nempè, tàm ab amicis, quàm inimicis, justè vel injustè occuparetur : assecuratores tenentur. Casaregis, *disc.* 1, *n.* 118.

L'Assureur est responsable des prises faites par des amis ou par des ennemis non déclarés, tout comme si elles étoient faites par les ennemis propres & déclarés; car quiconque déprede quelqu'un, est un Corsaire, & devient ennemi. *Poiche chionque depreda un'altro, é corsaro e si fa innimico.* Targa, *ch.* 52, *n.* 11.

Roccus, *not.* 41, 54, 55, 64 & 66. Rote de Gênes, *dec.* 101. Scaccia, *quest.* 1, *n.* 135 & 137. Valin, *art.* 26 & 46, *pag.* 71 & 94. Pothier, *n.* 54, tiennent le même langage.

La prise est présumée fatale.

La Loi 18, ff. *commodati*, met au rang des cas fatals l'incursion des Ennemis, *hostium incursus*. Les *art.* 26 & 46, *h. t.*, renferment la même décision au sujet de la *prise* des Navires.

§. 3. Si le Capitaine est en faute.

Par le Droit ancien, les Assureurs répondoient de la prise, quoique arrivée par la faute du Capitaine. Cleirac, *tit. de la Jurisdiction*, *art.* 33, *pag.* 450, *n.* 6.

Il n'en est pas de même aujourd'hui, à moins qu'ils ne se soyent rendus garans de la baratterie du Patron. *Art.* 28, *h. t.*

S'il ne ſe défend pas, ou qu'il ſe défende mal.

La Loi 13, §. 7, ff. *locati*, décide que le Fermier qui abandonne à l'ennemi, auquel il auroit pu réſiſter, le domaine de ſon Maître, répond des dégradations qui y ont été faites : *Si reſiſtere potuit, & non reſiſtit, tenetur.*

Le Droit Hanſéatique, *tit.* 3, *art.* 12, prive de la maîtriſe, & déclare infame tout Capitaine qui s'eſt rendu à l'Ennemi, ſans ſe défendre, pouvant le faire ſans témérité.

Notre Ordonnance, *titre du Capitaine, art.* 36, prononce la peine de mort contre le Capitaine qui ſera convaincu *d'avoir livré ſon Vaiſſeau aux Ennemis.*

Valin *ibidem, pag.* 435, obſerve qu'on n'exige pas d'un Capitaine Marchand la même bravoure que d'un militaire. Le premier n'eſt puniſſable que dans le cas où pouvant ſe défendre avec ſuccès, il ne l'a pas fait. Il n'eſt pas blâmable, ſi, voyant qu'il ne peut réſiſter, il amene ſon Pavillon. *Si reſiſtere nauta potuerit, tenetur. Si verò propter vim majorem, aut potentiam piratæ reſiſtere non poterat, excuſatur. Reſiſtere enim & ſe defendere debet, cùm poteſt; & dolo facere videtur nauta, qui cùm poſſet, non reſiſtit.* Straccha, *de nautis, part.* 3, *n.* 50. Roccus, *de navibus, not.* 70 *& reſp.* 22. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 75.

Les Aſſureurs répondent, ſans contredit, d'un pareil accident, arrivé ſans la faute du Capitaine. Voici ce que dit Pothier, *n.* 54. » *Quid*, ſi les Aſſureurs mettoient en fait que » le Vaiſſeau a été pris par la lâcheté & la poltronnerie du Ca» pitaine, qui a rendu le Vaiſſeau au premier coup de ca» non, lorſqu'il pouvoit ſe défendre ; on m'a aſſuré que dans » les Tribunaux on n'admettoit pas cette preuve, & que le » Capitaine qui s'étoit rendu, étoit préſumé n'avoir pu faire » autrement ».

S'il eût pu éviter l'Ennemi?

Si un Navire Marchand non expédié en guerre, s'aviſe d'attaquer un Vaiſſeau ennemi, & qu'il lui en méſarrive, le Guidon de la Mer, *ch.* 11, *art.* 2, décide que les Aſſureurs *n'auroient nulle part en la perte, ſi le Maître avoit de quoi le garantir.*

Cette déciſion eſt relative au Droit ancien, ſuivant le-

quel la baratterie du Patron étoit pour compte des Aſſureurs.

Parmi nous, ils ne ſeroient pas reſponſables des ſuites du combat téméraire, que le Capitaine fût ſolvable, ou qu'il ne le fût pas. *Culpa eſt immiſcere ſe rei ad ſe non pertinenti.* L. 36, ff. *de reg. juris.* Valin, *art.* 36, *tit. du Capitaine, pag.* 435.

Ils ne ſeroient également pas reſponſables de la priſe, s'il étoit prouvé que le Capitaine non armé en guerre, eût pu éviter la rencontre des Corſaires. Roccus, *not.* 41, *h. t.* Santerna, *part.* 3, *n.* 67.

Capitaine qui s'écarte de l'eſcorte.

Si par la police on a ſtipulé que le Navire *partiroit ſous l'eſcorte des Bâtimens du Roi*, & que le Capitaine abandonne volontairement l'eſcorte ſous laquelle il étoit parti, dès-lors le voyage eſt rompu, la prime eſt acquiſe aux Aſſureurs; ils ne répondent plus d'aucun riſque. Il en eſt de même, ſi le Navire ayant été écarté de l'eſcorte par fortune de mer, le Capitaine a négligé de la rejoindre, pouvant le faire. *Vid. ſuprà ch.* 6, *ſect.* 4.

Mais ſi le pacte de partir ſous eſcorte n'a pas été ſtipulé dans la police, les Aſſureurs ne ſauroient ſe plaindre que le Convoi eût été délaiſſé, & que le Capitaine eût uſé de ſa liberté naturelle.

L'Ordonnance des Arſénaux de 1689, *liv.* 4, *tit.* 2, *art.* 38, porte que » ſi le Capitaine d'un Vaiſſeau Marchand qui ſera » mis ſous l'eſcorte, s'en ſépare ſans raiſon légitime, *il ſera* » *condamné aux Galeres* ».

Cette peine fut modérée par une Ordonnance du 14 Mai 1745, dont l'article 4 eſt conçu en ces termes: » Fait, Sa » Majeſté, inhibitions & défenſes aux Capitaines & Maîtres » des Bâtimens Marchands de quitter les eſcortes, à peine » contre ceux qui les auront quittées volontairement, & ſans » y être forcés, de 1000 liv. d'amende, d'un an de priſon, » & d'être déclarés incapables de commander aucun Bâtiment » de mer. Pourront ceux qui ſeront accuſés d'être tombés

» dans le cas, faire valoir pour leur défenſe leurs journaux » de navigation, les procès-verbaux qu'ils auront dreſſés avec » leurs Officiers, des cauſes de leur ſéparation, & les déclara- » tions de leurs Equipages ».

Enfin, l'Ordonnance concernant la Marine Royale, du 25 Mars 1765, *art.* 1165, ſe borne à dire que le Commandant du Convoi » rendra compte au Secretaire d'État ayant le dé- » partement de la Marine, de la conduite des Capitaines Mar- » chands *qui navigueront mal*, ou qui retarderont la marche du » Convoi ».

C'eſt ainſi qu'à meſure que les mœurs s'adouciſſent, les peines deviennent toujours moins rigides. *J paeſi, e i tempi Dei più atroci ſupplici, furon ſempre quelli delle più ſanguinoſe ed inumane azioni; poiché il medeſimo ſpirito di ferocia, che guidava la mano del legiſlatore, reggeva qualla del parricida, e del ſicario.* Beccaria, §. 27, *pag.* 113. Eſprit des Loix, *liv.* 6, *ch.* 9, *& ſuiv.* Blakſtone, *Code Criminel de l'Angleterre, ch.* 1, *pag.* 25.

Je remarquerai encore que la plupart des Réglemens que nous avons ſur la Marine marchande, ſont des Loix de police, ſujettes à varier ſuivant les circonſtances des temps, des lieux & des affaires; car il faut diſtinguer deux ſortes de Loix : les unes qui ont été établies pour l'utilité perpétuelle & générale de l'État, & qui doivent durer autant que lui; les autres, auxquelles on a eu recours dans de certaines conjonctures paſſageres, & qui doivent ceſſer, dès que les raiſons qui les ont exigées, ne ſubſiſtent plus. La guerre déroge à celles qui s'obſervoient en temps de paix, comme la paix éteint celles à qui la guerre avoit donné naiſſance. On gouverne un Vaiſſeau différemment dans le calme & dans la tempête. *Quemadmodùm ex his legibus, quæ non in tempus aliquod, ſed perpetuæ utilitatis cauſâ in æternum latæ ſunt, nullam abrogari debere fateor. . . . . Sic quas tempora aliqua deſiderarunt leges, mortales (ut ità dicam) & temporibus ipſis mutabiles eſſe video. Quæ in pace latæ ſunt, plerùmque bellum*

abrogat : quæ in bello, pax : ut in navis administratione, alia in secundam, alia in adversam tempestatem usui sunt. Tite-Live, *lib.* 34, *n.* 6.

§. 4. Dès le moment de la prise, l'action d'abandon est-elle ouverte ?

Dès le moment de la prise, l'action d'abandon est-elle ouverte ?

Si je n'étois pas arrêté par la Jurisprudence actuelle, je serois peut-être tenté d'assimiler la prise à l'échouement simple, & de dire, sauf certaines modifications, que si le Navire pris, recouvre sa liberté, soit par rachat, soit *par les forces de l'Equipage*, soit par recousse, soit par un Jugement qui le relâche, soit enfin par quelqu'autre événement qui le ramene au pouvoir de ses anciens Maîtres, il n'y a pas lieu à l'action de délaissement, attendu qu'il n'y a point *perte entiere*, & que rien n'empêche de pourvoir à l'intérêt des Assurés par le moyen de l'action d'avarie.

J'invoquerois la Loi 71, ff. *de verb. signif.*, qui dit que *capere cùm effectu accipitur*, & la Loi 164, ff. *eod.*, qui dit que *habere, sicut pervenisse, cùm effectu accipiendum est.*

J'ajouterois avec divers Docteurs, que ce qui est promptement rétabli dans son premier état, est présumé y avoir toujours été. Targa, *cap.* 54, *pag.* 238.

Je me fonderois sur la doctrine expresse de Roccus, *not.* 34 & 66; de Casaregis, *disc.* 17, & autres qui soutiennent qu'en pareil cas, les Assureurs ne sont obligés à payer rien de plus que le dommage réellement souffert.

Mais notre Jurisprudence est contraire. On l'établit sur la lettre de *l'art.* 46, *h. t.*, duquel on infere que dès que le Navire est pris, l'action de délaissement est ouverte; & cette Jurisprudence est conforme à la doctrine de Valin & de Pothier.

» Le cas de prise ne souffre aucune difficulté, que la prise » soit juste ou injuste; attendu que l'article ne distingue » point, non plus que le 26e., & que de maniere ou d'autre, » c'est une fortune de mer, (de nature à donner lieu au dé- » laissement.) Il n'y a point non plus de distinction à faire » à cet égard, entre le Navire & les marchandises, tout

» étant pris ; & *l'eſpérance de la reſtitution, dans le cas d'une* » *priſe injuſte, n'eſt point une raiſon pour exclure ou re-* » *tarder l'abandon* ». Valin, *art.* 46, *h. t.*

» Il n'importe que la priſe ſoit juſte ou injuſte, & qu'il » y ait quelque lieu d'en eſpérer en conſéquence la reſtitu- » tion ; car la perte n'en eſt pas moins née pour le préſent ; » ce qui ſuffit pour donner ouverture à l'action ; & les Aſſu- » reurs ne peuvent prétendre autre choſe que le délaiſſement » que l'Aſſuré leur fera de ſes droits, pour en pourſuivre à » ſa place & à leurs riſques la reſtitution ». Pothier, *n.* 118.

SECTION XIX.

Diverſes queſtions de droit public au ſujet des priſes.

§. 1. Le Souverain eſt-il propriétaire des mers adjacentes à ſes Etats ?

Il n'eſt pas poſſible de poſſéder réellement une vaſte étendue de mer. Mais la Juriſdiction, & même une eſpece de propriété des Côtes & des Golfes, n'ont rien de contraire au Droit des Gens. Il eſt établi par l'uſage univerſel, que les eſpaces modiques de mer, ſont ſous la juriſdiction des Souverains limitrophes. Ils y impoſent des tributs & des péages ; ils donnent la permiſſion d'y établir des Madragues ; ils y perçoivent des droits de pluſieurs eſpeces, à cauſe du ſoin qu'ils prennent de les faire garder, d'y procurer la ſureté de la navigation, d'y tenir des feux pendant la nuit, & d'y mettre des balyſes pour indiquer les endroits dangereux. *Vid.* Seldenus, *de domanio maris.* Grotius, *lib.* 2, *cap* 2, §. 3. Suarius, *de uſu maris, conſ.* 1. Stypman., *part.* 1 *cap.* 5, *& part.* 5, *cap.* 1. Loccenius, *lib.* 1, *cap.* 4, *n.* 6. Cacheranus, *dec.* 155, *n.* 3. Caſaregis, *diſc.* 136, *n.* 1. Valin, *tom.* 2, *pag.* 635, *ubi fusè.*

» La terre a cet avantage ſur les eaux, qu'elle donne l'em- » pire de cet élément au Prince à qui elle ſe trouve ſou- » miſe. Celui qui eſt Seigneur de la terre, l'eſt pareillement » *des eaux qui bordent les confins de ſa Seigneurie* ». Dollive,

liv. 1, *ch.* 3, *pag.* 252. Vinnius, Ferriere, Boutaric & Serres, *ſur le* §. 1, *inſt. de rer. diviſ.* Le Chevalier d'Abreu, *part.* 1, *ch.* 5, §. 2 *& ſuiv.* Hubner, *part.* 1, *ch.* 3, §. 5.

Jusqu'à quelle diſtance ?

Pluſieurs des Auteurs que je viens de citer, diſent que cette propriété ou juriſdiction s'étend dans les mers, juſqu'à la diſtance de cent mille pas.

Cette doctrine eſt combattue par Stypmannus, *part.* 1, *cap.* 5, *n.* 55, *pag.* 45; par Puffendorf, *liv.* 4, *ch.* 5, §. 7, & par Vatel, *liv.* 1, *ch.* 23, §. 289. Voici comme ce dernier Auteur s'explique. » Il n'eſt pas aiſé, dit-il, de déter-
» miner juſqu'à quelle diſtance une Nation peut étendre ſes
» droits ſur les mers qui l'environnent. Bodin prétend que,
» ſuivant le droit commun de tous les peuples maritimes,
» la domination du Prince s'étend juſqu'à trente lieues des
» Côtes. Mais cette détermination préciſe, ne pourroit être
» fondée que ſur un conſentement général des Nations, qu'il
» ſeroit difficile de prouver. Chaque Etat peut ordonner à
» cet égard ce qu'il trouve bon, pour ce qui concerne
» les Citoyens entr'eux, ou leurs affaires avec le Souverain.
» Mais de Nation à Nation, tout ce que l'on peut dire de
» plus raiſonnable, c'eſt qu'en général, la domination de l'E-
» tat, ſur la mer voiſine, va auſſi loin qu'il eſt néceſſaire
» pour ſa ſureté, & qu'il peut la faire reſpecter; puiſque,
» d'un côté, il ne peut s'approprier une choſe commune telle
» que la mer, qu'autant qu'il en a beſoin pour quelque fin
» légitime; & que d'un autre côté, ce ſeroit une prétention
» vaine & ridicule de s'attribuer un droit que l'on ne ſeroit
» aucunement en état de faire valoir. Les forces navales de
» l'Angleterre ont donné lieu à ſes Rois de s'attribuer l'em-
» pire des mers qui l'environnent juſques ſur les Côtes op-
» poſées. Selden rapporte un acte ſolemnel, par lequel il pa-
» roît que cet Empire, au temps d'Édouard I, étoit reconnu par
» la plus grande partie des Peuples de l'Europe; & la Ré-
» publique des Provinces-Unies le reconnut, en quelque fa-
» çon, par le Traité de Breda en 1667, au moins quant aux

» honneurs du Pavillon. Mais pour établir ſolidement un » droit ſi étendu, il faudroit montrer bien clairement le con- » ſentement exprès ou tacite de toutes les Puiſſances inté- » reſſées. *Les François n'ont jamais donné les mains à cette* » *prétention de l'Angleterre*; & dans ce même Traité de Breda, » dont nous venons de parler, Louis XIV. ne voulut pas » ſouffrir ſeulement que la Manche fût appellée *Canal d'An-* » *gleterre*, ou *Mer Britannique* ».

Priſe faite dans le Port ou Rade d'une Puiſſance Neutre.

Quoique les Loix de la guerre autoriſent les Armateurs à exercer toute ſorte d'hoſtilités contre l'Ennemi, la foi publique & le droit des gens leur défendent de l'inquiéter dans les Ports, Bayes & Rades des Puiſſances neutres, auxquelles ils manqueroient eſſentiellement par un ſemblable procédé. Le Chevalier d'Abreu, *part.* 1, *ch.* 4, *ſect.* 1 & 10. Bouchaud, *ch.* 10, *ſect.* 3.

Priſe faite ſous le canon, ou à la vue du Pays neutre.

Le Droit des gens défend de plus, d'attaquer ſon ennemi près des Côtes de la Puiſſance neutre.

L'Ordonnance de Philipe II., donnée à Bruxelles en Octobre 1565, article 27, (Cleirac, *pag.* 506.) s'explique en ces termes: » Nul ne pourra venir ſur nos Côtes, Havres, » Rades ou Rivieres, ou *à la vue de nos terres*, pour at- » tendre & endommager les Navires de nos Alliés, ſous » quelque prétexte que ce ſoit, à peine de confiſcation de » corps & de biens ».

Vatel, en l'endroit cité, obſerve » qu'aujourd'hui tout l'eſ- » pace de mer qui eſt *à la portée du canon, le long des Cô-* » *tes*, eſt regardé comme faiſant partie du territoire; & » pour cette raiſon, un Vaiſſeau pris ſous le canon d'une » fortereſſe neutre, n'eſt pas de bonne priſe ». Telle eſt la doctrine générale. Puffendorf, *lib.* 4, *ch.* 5, §. 7. (*in allegat.*) D'Abreu, *part.* 1, *ch.* 5, §. 13 & 16. Valin, *Traité des priſes*, *ch.* 4, *ſect.* 3, *pag.* 45. *Vid.* Caſaregis, *diſc.* 24, *n.* 11, & *diſc.* 174, *n.* 4 & 11. *Infrà ſect.* 23, §. 7.

Le Chevalier d'Abreu & M. Valin, aux endroits cités, diſent que la priſe faite *à moins de deux lieues de diſtance des*

des Côtes du Pays neutre, eſt contre le Droit des gens, quoiqu'il n'y ait ſur la Côte ni fortereſſe, ni canons : car le territoire neutre doit être reſpecté, indépendamment de la force, & à cauſe de lui-même.

Si l'attaque avoit commencé en pleine mer ?

Quelques Auteurs ſoutiennent, que ſi l'attaque avoit commencé en pleine mer, on pourroit pourſuivre l'ennemi & le prendre ſous le canon, ou tout auprès des terres de la Puiſſance neutre, à l'exemple de ce qui ſe pratique dans la chaſſe du gibier. *Vid.* Caſaregis, *aux endroits cités.*

Cette comparaiſon eſt rejettée par le Chevalier d'Abreu, *part.* 1, *ch.* 4, §. 15, & par M. Valin. En effet, dès que l'ennemi que vous pourſuivez, ſe trouve tout auprès des Côtes neutres, il eſt ſous la protection du Prince ami ; & s'il étoit permis de continuer la courſe juſques aux Côtes, on pourroit la continuer juſques dans le Port même, & incendier la Ville où le Navire pourſuivi ſe ſeroit refugié.

Corſaire ennemi qui entre dans les Rivieres du Royaume.

L'Édit du mois de Juillet 1681, veut que les Corſaires ennemis qui entreront dans les Rivieres du Royaume, & y ſeront pris, ſoient condamnés aux galeres par les Juges des Amirautés.

M. Valin, *Traité des priſes*, *ch.* 4, *ſect.* 3, obſerve que, comme les Loix doivent être réciproques, ſi un Corſaire François entroit dans les Rivieres des États ennemis, il mériteroit de ſubir la même peine.

§. 2. La robe de l'ennemi confiſque-t-elle celle de l'ami ?

La queſtion ſi *la robe de l'ennemi confiſque celle de l'ami*, eſt beaucoup agitée par les Publiciſtes.

Ils citent la Loi 11, §. 2, ff. *de public. & de vect.*, laquelle décide, que ſi dans un Navire on trouve des marchandiſes de contrebande, qui ayent été chargées par le Propriétaire du Vaiſſeau, ou de ſon conſentement, le Navire & les marchandiſes ſont au cas de la confiſcation. Mais que ſi elles ont été chargées à l'inſçu du Propriétaire, le Navire ne doit pas être confiſqué.

Il eſt évident que ce texte n'a aucun rapport à la navigation des neutres. Il en eſt de même de la Loi 61, §. 1, ff. *locati.*

Le Conſulat de la Mer, *ch.* 273, décide 1°. qu'on peut enlever les effets hoſtiles qui ſe trouvent dans le Navire neutre, en payant le nolis & l'hypotheque due au Capitaine. 2°. Que ſi dans le Navire ennemi que l'on prend, il y a des marchandiſes qui appartiennent à des neutres, on doit les leur rendre.

L'Ordonnance de 1543, article 42, & celle de 1584, article 69, (rédigées dans un ſtyle peu intelligible) paroiſſent déclarer de bonne priſe le Navire neutre qui contient des effets hoſtiles, & toute marchandiſe qui ſe trouve dans un Navire ennemi, quoiqu'elle appartienne à un ami. *Vid.* Cleirac, *pag.* 443.

Cette rigueur fut adoucie par la Déclaration du 1er. Février 1650, article 6. » Si aucune priſe, eſt-il dit, a été » faite par aucuns Capitaines, nos ſujets . . . *les marchandiſes* » *qui ſe trouveront appartenir à nos amis, alliés & ſujets, ſe-* » *ront rendues & reſtituées* ».

L'Ordonnance de la Marine, *art.* 7, *tit. des priſes*, rétablit l'ancienne ſévérité. » *Tous Navires* qui ſe trouveront » chargés d'effets appartenans à nos ennemis, & *les marchan-* » *diſes* de nos ſujets & alliés qui ſe trouveront dans un Na- » vire ennemi, ſeront pareillement de bonne priſe ».

Arrêt du Conſeil, du 26 Octobre 1692, » qui ordonne » que l'article 7 de l'Ordonnance de 1681, au titre des pri- » ſes, ſera exécuté ſelon ſa forme & teneur, *ſans aucune diſ-* » *tinction, modification, ni reſtriction, ſinon ez cas auxquels* » *Sa Majeſté y a pourvu par des ordres particuliers* ».

Le Réglement du 23 Juillet 1704, *art.* 5, porte également » que s'il ſe trouve ſur les Vaiſſeaux neutres, des effets » appartenans aux ennemis de Sa Majeſté, *les Vaiſſeaux &* » *tout le chargement ſeront de bonne priſe* ».

Cette rigueur fut de nouveau adoucie par le Réglement du 21 Octobre 1744, art. 5. » S'il ſe trouve, eſt-il dit, ſur » les Navires neutres, des marchandiſes ou effets appartenans » aux ennemis de Sa Majeſté, leſdites marchandiſes ou effets, » ſeront de bonne priſe, & *néanmoins les Navires relâchés* ».

Le Réglement du 26 Juillet 1778, art. 1, s'explique en ces termes : » Fait défenſes Sa Majeſté à tous Armateurs, d'ar-
» rêter & de conduire dans les Ports du Royaume, les Na-
» vires des Puiſſances neutres, quand même ils ſortiroient des
» Ports ennemis, ou qu'ils y ſeroient deſtinés ; à l'exception
» toutefois de ceux qui porteroient des ſecours à des Places
» bloquées, inveſties ou aſſiégées. A l'égard des Navires des
» États neutres qui ſeroient chargés de marchandiſes de con-
» trebande deſtinées à l'ennemi, ils pourront être arrêtés, &
» leſdites marchandiſes ſeront ſaiſies & confiſquées ; *mais les*
» *Bâtimens & le ſurplus de leur cargaiſon ſeront relâchés*, à
» moins que leſdites marchandiſes de contrebande ne com-
» poſent les trois quarts de la valeur du chargement ; auquel
» cas le Navire & la cargaiſon ſeront confiſqués en entier.
» Se réſervant au ſurplus, Sa Majeſté, de révoquer la liberté
» portée au préſent article, ſi les Puiſſances ennemies n'accor-
» dent pas le réciproque dans le délai de ſix mois, à comp-
» ter du jour de la publication du préſent Réglement ».

La République des Provinces-Unies n'ayant pas obtenu de la Cour de Londres, une liberté pour la navigation, égale à celle que le Roi avoit conditionnellement promiſe à ſon Pavillon, & que ſes Traités avec l'Angleterre lui aſſuroient ; Sa Majeſté, par Arrêt du Conſeil du 14 Janvier 1779, révoqua à l'égard des ſujets de ladite République, les avantages annoncés par l'article 1 du Réglement (de 1778) concernant le commerce & la navigation des Bâtimens neutres ». Veut en con-
» ſéquence, Sa Majeſté, que les art. 1, 2, 3, 4 & 5 du Ré-
» glement du 21 Octobre 1744, ſoient proviſoirement exé-
» cutés à l'égard des Bâtimens de ladite République ».

L'Impératrice de Ruſſie, voulant maintenir la liberté du commerce maritime, fit remettre aux Puiſſances actuellement belligérantes, une Déclaration datée du 28 Février 1780, portant en ſubſtance :

» Que les Vaiſſeaux neutres puiſſent naviguer librement de
» Port en Port, & ſur les côtes des Nations en guerre ».

» *Que les effets appartenans aux ſujets des Puiſſances en*

» *guerre, ſoient libres ſur les Vaiſſeaux neutres*, à l'exception des marchandiſes de contrebande.

» Qu'il ne ſoit conſidéré comme telles, que les marchandiſes énoncées dans les articles 10 & 11 du Traité de commerce, entre la Ruſſie & la grande Bretagne, du 20 Juin 1766.

» Que pour déterminer ce qui caractériſe un Port bloqué, on n'accorde cette dénomination qu'à celui où il y a, par la diſpoſition de la Puiſſance qui l'attaque avec des Vaiſſeaux ſuffiſamment proches, un danger évident d'entrer.

» Enfin, que ces principes ſervent de regle dans les procédures & les jugemens ſur la légalité des priſes ».

Voici la lettre du Roi à M. l'Amiral, du 7 Août 1780.

» Mon Couſin, la guerre dans laquelle je me ſuis engagé, n'ayant d'autre objet que mon attachement aux principes de la liberté des mers; je n'ai pu voir qu'avec une vraie ſatisfaction, que les Puiſſances du Nord ont adopté ce même principe, & ſe montrent réſolues à le maintenir; j'avois déja fait connoître aux Commandans de mes Eſcadres, par des Réglemens rendus à cet effet, quelles ſont mes intentions relativement aux ménagemens que les Commandans de mes Vaiſſeaux & autres Bâtimens doivent avoir pour les Navires appartenans aux ſujets des Puiſſances neutres, qu'ils peuvent rencontrer à la mer. Je viens encore de réitérer les ordres que j'avois donné à cet égard, & de preſcrire aux Commandans de mes Eſcadres, Vaiſſeaux & autres Bâtimens, d'uſer de la plus grande circonſpection envers tous les Navires Ruſſes, Suédois, Danois, Hollandois & autres Neutres; & de leur donner, ſuivant les circonſtances, tous les ſecours qui pourront dépendre d'eux; *de n'apporter aucun trouble à leur navigation, quoique la deſtination de leur chargement ſoit pour des Ports ennemis*, & de n'arrêter les Bâtimens que dans le cas où il y auroit les plus fortes raiſons de croire que ce ſeroit des Navires appartenans à des ſujets du Roi d'Angleterre, qui maſqueroient leur pavillon, & arboreroient celui de quelques Puiſſances neutres, dans l'eſpérance de ſe ſouſtraire aux recherches, ou dans le cas que ces Bâtimens porteroient à l'ennemi des marchandiſes de contrebande, telles que *des armes, de quelque eſpece que ce ſoit, ou munitions de guerre*. Je vous écris cette lettre, pour que ces principes ſoient

„ exactement ſuivis par les Com-
„ miſſaires du Conſeil des priſes,
„ dans les affaires qui intéreſſeroient
„ les Navires Ruſſes, Suédois,
„ Danois, Hollandois, & autres
„ neutres : & je deſire que pour
„ l'entiere exécution de ma vo-
„ lonté à cet égard, vous la faſ-
„ ſiez connoître dans tous mes
„ Ports, de maniere que les Ca-
„ pitaines Corſaires en ſoient inſ-
„ truits, & s'y conforment, ainſi
„ que les Officiers des Amirautés.
„ Et la préſente n'étant à autre
„ fin, je prie Dieu, mon Couſin,
„ qu'il vous ait en ſa ſainte &
„ digne garde. Ecrit à Verſailles
„ le 7 Août 1780, *ſigné* LOUIS.
„ *Et plus bas*, de SARTINE.

Cette lettre du Roi vient au ſecours de la thèſe ſoutenue par Hubner, *tom.* 1, *part.* 2, *ch.* 2, qui diſoit que *ſuivant les Arrêts de la légiſlation univerſelle, le pavillon couvre la cargaiſon.*

On peut conſulter ſur cette matiere Roccus, *Reſp.* 33. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 4, *n.* 31. Grotius, *lib.* 3, *ch.* 6, §. 6. Le Gloſateur de Puffendorf, *liv.* 8, *ch.* 6, §. 8. Burlamaquy, *principes de droit politique*, *part.* 4, *ch.* 7, §. 22 & 23. Vattel, *liv.* 3, *ch.* 7, §. 115 & 116. Bouchaud, *ch.* 12, *ſect.* 1. Suarius, *de uſu maris*, *Conſ.* 2, *n.* 6. Caſaregis, *diſc.* 24, *n.* 19 & 30; *diſc.* 116 & 174. Cleirac, *pag.* 405 & 443. Brillon, *tom.* 5, *pag.* 480. Valin, *art.* 7, *tit. des priſes*. *V. le* Traité de commerce *entre le Roi & les États-unis de l'Amérique Septentrionale*, *du* 6 *Février* 1778, *art.* 12 & *ſuiv.*

§. 3. Les Navires Marchands qui, lors de la publication de la guerre ſe trouvent dans un Port devenu ennemi, ſont-ils de bonne priſe ? Navire qui, ignorant la guerre ſurvenue, entre de bonne foi dans un Port devenu ennemi.

Dans la Section 37 du préſent Chapitre, §. 5, on verra que celui qui eſt venu chez nous pour y négocier, n'eſt pas traité en ennemi, par cela ſeul que la guerre ſurvient entre ſa Nation & la nôtre. La foi publique lui ſert de ſauve-garde; ſi dans certaines occurrences on le détient, c'eſt ſeulement par forme de gage, ou par repréſailles.

Il ſemble qu'on devroit traiter de la même maniere le Navire qui, ignorant la ſurvenance de la guerre, entre de bonne foi dans un Port devenu ennemi.

Le Capitaine Inglis, Anglois, ignorant que le Fort de San-Fernando d'Omoa n'étoit plus au pouvoir de ſa Nation, y

aborda. Les Eſpagnols, loin de mettre à profit ſon erreur, eurent la généroſité de l'y laiſſer ſéjourner trois jours, pendant leſquels les Commandans reſpectifs ſe rendirent de mutuelles viſites. Le Capitaine Inglis dut même au Commandant Eſpagnol, les vivres & les rafraîchiſſemens dont il avoit beſoin pour gagner la Jamaïque. *Gazette de France, du* 28 *Mars* 1780.

Ce n'eſt pas ainſi que lors de la derniere guerre, les Anglois en agirent à l'égard du Capitaine Nalin de Marſeille, commandant un Brigantin armé par les ſieurs Arnoux. Ce Capitaine entra dans le Port de la Grenade, ne ſachant pas que les Anglois s'en fuſſent emparés. On lui ſignifia qu'il étoit priſonnier, & que ſon Navire étoit de bonne priſe. Toute la grace qu'no lui fit, ce fut de lui laiſſer prendre ſa pacotille.

Des idées infiniment plus nobles dicterent, le 12 Février 1782, la Capitulation des Iſles de St. Chriſtophe & de Nevis, » entre le Comte de Graſſe, commandant les forces » navales de Sa Majeſté, le Marquis de Bouillé, Comm.n- » dant-général des Iſles Françoiſes du vent de l'Amérique, » & le ſieur Thomas Shirley, Major-général, Gouverneur » des Iſles de St. Chriſtophe & Nevis, & le ſieur Thomas » Fraſer, Brigadier-général, Commandant les Troupes ».

Article XII. » Les Vaiſſeaux & Bâtimens caboteurs, appar- » tenans aux habitans lors de la capitulation, leur reſteront en » nature de propre. Les Bâtimens que leſdits habitans atten- » dent des Ports d'Angleterre, ou de ceux des poſſeſſions de » Sa Majeſté Britannique, ſeront reçus dans leſdites Colonies » dans l'eſpace de ſix mois, & ils pourront expédier en re- » tour ſous pavillon neutre, & même pour les Ports de l'An- » gleterre, avec la permiſſion particuliere du Gouverneur; » & ſi leſdits Bâtimens attendus relâchoient dans quelque Iſle » Angloiſe, le Gouverneur ſera autoriſé à donner des per- » miſſions pour les faire venir de ces Iſles où ils auront re- » lâché ».

Semblable Capitulation accordée le 22 du même mois par le Comte de Barras, Chef d'Eſcadre & des Armées navales,

& le Comte de Flechin, Colonnel d'Infanterie, commandant un détachement de troupes de Sa Majeſté, à l'honorable Michel White, Lieutenant-Gouverneur de l'Iſle de Montſarat.

§. 4. Priſe faite de bonne foi depuis la publication de la paix.

Il n'eſt pas poſſible que les hoſtilités ceſſent toutes au moment même de la concluſion de la paix. Comme dans ce temps-là il y a des Corſaires en mer, qui ignorent l'événement de la pacification, il eſt d'uſage dans les traités de paix, de ſtipuler un temps, ſuivant la diſtance des lieux, après lequel les priſes faites de part & d'autre, ſont déclarées nulles & ſujettes à reſtitution. *Vid. ſuprà ſect.* 22.

Mais avant le terme preſcrit, ſi le capteur avoit été informé de la publication de la paix, la priſe ſeroit également illégitime. (Valin, *Traité des priſes, ch.* 4, *ſect.* 4.) Car, puiſque la connoiſſance préſumée par l'échéance du terme opere la nullité de la priſe, à plus forte raiſon la connoiſſance poſitive doit produire le même effet. *Vid.* le Chevalier d'Abreu, *part.* 2, *ch.* 11.

§. 5. Navire qui pour éviter de périr, ſe refugie en ſuppliant dans un Port ennemi.

Suivant les loix de la guerre, le Vaiſſeau, qui, pour éviter de périr, ſe refugie dans un Port ennemi, eſt de bonne priſe. *Bona & res inimicorum deprædari rectè poſſunt, licet navis amica vel inimica, vi ventorum tantùm, & tempeſtatis, ad littora, vel portus principis inimici acceſſerit.* Caſaregis, *diſc.* 24, *n.* 31. Brillon, *tom.* 5, *pag.* 481, *n.* 13. *Vid.* l'Ordonnance de la Marine, *tit. des naufrages, art.* 18.

Voici cependant un trait digne d'être remarqué. En 1746, le Capitaine Edwards, commandant le Vaiſſeau de guerre Anglois *l'Eliſabeth*, ayant beaucoup ſouffert d'une tempête ſur les côtes de Cuba, & ſe trouvant ſur le point de faire naufrage, ſe refugia dans le Port de l'Iſle. Il ſe préſenta au Gouverneur de la Havanne, & lui dit : » je viens vous livrer » mon Navire, mes Matelots, mes Soldats, & moi-même. Je » ne vous demande que la vie pour mon équipage. Je ne » commettrai point, dit le Commandant Eſpagnol, une ac» tion déshonorante : ſi nous vous euſſions pris dans le com» bat, en pleine mer, ou ſur nos côtes, votre Vaiſſeau ſe-

» roit à nous ; & vous ſeriez nos priſonniers ; mais battus » par la tempête, & pouſſés dans ce Port par la crainte du » naufrage, j'oublie, & je dois oublier que ma Nation eſt » en guerre avec la vôtre : *vous êtes des hommes, & nous* » *le ſommes auſſi. Vous êtes malheureux, nous vous devons* » *de la pitié.* Déchargez donc avec aſſurance & radoubez » votre Vaiſſeau. Trafiquez, s'il le faut, dans ce Port, pour » les frais que vous devez payer. Vous partirez enſuite, & » vous aurez un paſſeport juſqu'au-delà des Bermudes. Si vous » êtes pris après ce terme, le droit de la guerre vous aura » mis dans nos mains ; mais en ce moment je ne vois dans » des Anglois que *des Etrangers pour qui l'humanité réclame* » *du ſecours.* C'eſt-là qu'on reconnoît la généroſité Eſpagno- » le » ! L'Abbé Raynal, *liv.* 14, *ch.* 17 *de la premiere édition.*

§. 6. La priſe appartient-elle ſur le champ au capteur ?

Dans la Section 23, §. 1 du préſent chapitre, je traiterai la queſtion : ſi la guerre eſt un moyen légitime d'acquérir, & ſi la priſe faite ſur mer appartient *ſur le champ* au capteur.

§. 7. Priſe conduite dans un Port neutre.

En la Section 27, je parlerai des priſes conduites dans un Port neutre ; & de celles faites ſur les François qui ſont envoyées en France.

§. 8. Navire ſacré.

Les Athéniens avoient un *Navire ſacré*, qui étoit deſtiné à porter tous les ans des offrandes au Temple de Delos. Ce Navire étoit reſpecté des Nations.

Tel a été pendant la guerre actuelle le Vaiſſeau du célebre Cook. Voici la lettre que M. de Sartine, Miniſtre de la Marine, écrivit aux Amirautés & aux Chambres du Commerce du Royaume, pour être communiquées à tous les Armateurs & Capitaines de Navires qui armeroient en courſe ou autrement. » Le Capitaine Cook qui eſt parti de Plimouth » au mois de Juillet 1776, ſur le Vaiſſeau *la Réſolution*, » avec le projet d'aller reconnoître les Côtes, les Iſles & les » Mers ſituées au Nord du Japon & de la Californie, ne » doit pas tarder de revenir en Europe : il a ſous ſes ordres » un autre Navire nommé *la Découverte*, commandé par le Capitaine

„ Capitaine Ch. Clercke, qui, comme celui qu'il monte, eſt „ d'environ 500 tonneaux; & l'un & l'autre ont un peu plus „ de 100 hommes d'équipage. Comme *les découvertes qu'une* „ *pareille expédition fait eſpérer, intéreſſent généralement toutes* „ *les Nations*, l'intention du Roi eſt que le Capitaine Cook „ ſoit traité de même que s'il commandoit des Bâtimens de „ Puiſſances neutres & amies; & qu'il ſoit recommandé à „ tous les Capitaines des Navires armés en courſe ou autre- „ ment qui pourront le rencontrer à la mer, de faire con- „ noître à ce Navigateur célebre, les ordres qui ont été don- „ nés à ſon égard, en lui obſervant que de ſon côté il doit „ s'abſtenir de tout acte d'hoſtilité ».

Le 13 du même mois de Février 1779, ce Capitaine fut tué par un Sauvage à Owhihée, une des Iſles Sandwich, ſituées par les 21 degrés, 44 minutes de latitude Nord, & 199 degrés de longitude Eſt du méridien de Londres. Ainſi termina ſes jours le plus illuſtre Navigateur de l'Angleterre, après avoir fait trois voyages au tour du monde! *Vita mortuorum, in memoriâ vivorum eſt poſita.* Ciceron, *philip.* 9, *cap.* 5.

Autrefois on mettoit, en quelque maniere, au rang des *Navires ſacrés*, les Barques des Pêcheurs; & il ſeroit à deſirer qu'on accordât la même liberté aux Navigateurs marchands. Barques des Pêcheurs.

Les Nations belligérantes y trouveroient leur avantage reſpectif, & le feu de la guerre feroit moins de ravage. Louis XIV. avoit eu la généroſité de propoſer à ſes ennemis cette armiſtice partielle. *Vid. ſuprà, ch.* 4, *ſect.* 9, *pag.* 128. Navires Marchands.

SECTION XX.

Confiſcation prononcée par l'ennemi.

Le fait du Prince eſt mis dans la claſſe des cas fortuits. L. 11, ff. *de evictionib.* Scaccia, *queſt.* 1, *n.* 136. §. 1. Confiſcation injuſte.

Il en eſt de même du fait ou de la Sentence injuſte du Ma-

giſtrat. *L.* 2, §. 9, ff. *ſi quis cautionib. L.* 52, §. 18, ff. *pro ſocio.* Scaccia, *queſt.* 1, *n.* 137.

Peu importe que l'injuſtice procede de la corruption du Juge ou de ſon ignorance. *Quid refert ſordibus Judicis, an ſtultitiâ, res perierit? L.* 51, ff. *de evictionib.*

Il eſt donc certain que les Aſſureurs répondent de la confiſcation injuſte prononcée par le Tribunal du lieu où le Navire pris a été conduit. Roccus, *not.* 54. Valin, *art.* 48, *h. t.*, *pag.* 112, *où une de mes Conſultations eſt imprimée.*

Confiſcation prononcée par Juge étranger, eſt-elle préſumée juſte ?

J'ai obſervé au *chap.* 4, *ſect.* 7, que les Jugemens rendus par les Tribunaux étrangers, ne ſont en France d'aucun poids contre les François, & qu'il faut que la cauſe y ſoit de nouveau décidée.

D'où il ſuit que le Jugement de confiſcation prononcé par un Tribunal ennemi, n'eſt ni une preuve que le véritable *pour compte* ait été caché, ni un titre que les Aſſureurs puiſſent alléguer pour ſe diſpenſer de payer la perte. Telle eſt notre Juriſprudence.

Premier Arrêt. En 1743, Arnaud la Maigniere & Bernard la Parade, Négocians à Bayonne, firent aſſurer à Marſeille, de ſortie de Bayonne juſqu'à Cadix, 8000 liv. ſur les facultés & marchandiſes qui ſeroient chargées dans le Vaiſſeau *le St. Bernard*, Capitaine Bernard Laparade, François de Nation, moyennant la prime de deux pour cent. (nous étions alors en paix avec l'Angleterre, qui étoit en guerre avec l'Eſpagne.)

Le Navire partit vuide de Bayonne; il relâcha à St. Sebaſtien, Port d'Eſpagne, où il reçut un chargement de fer pour compte des Aſſurés. Ayant remis à la voile, il fut pris par un Vaiſſeau de guerre Anglois qui le conduiſit à Gibraltar. Jugement de la Vice-Amirauté de Gibraltar, rendu le premier Juin 1744, qui relâcha le Vaiſſeau comme appartenant à des François, & déclara de bonne priſe les marchandiſes, *comme appartenant à des Eſpagnols.*

Les Aſſureurs attaqués diſoient, entr'autres choſes, qu'on les avoit trompés; qu'au lieu de charger à Bayonne des marchan-

diſes propres à des François, on étoit allé à St. Sebaſtien prendre un chargement Eſpagnol; que ce vice, qui leur avoit été diſſimulé, & qui avoit été la cauſe de la confiſcation, étoit authentiqué par le Jugement de Gibraltar; qu'ainſi ils ne répondoient point de la perte.

Les Aſſurés, pour qui j'écrivois, répondoient, 1°. que le Jugement Anglois n'étoit d'aucun poids en France. 2°. Que la clauſe *de faire échelle*, avoit permis au Capitaine d'aller prendre ſon chargement à St. Sebaſtien. 3°. Que la propriété Françoiſe étoit juſtifiée par le connoiſſement; qu'ainſi le Jugement de confiſcation étoit injuſte; qu'en un mot, les Aſſureurs ne rapportoient pas la *preuve du contraire*. Sentence du 16 Avril 1745, qui condamna les Aſſureurs au payement des ſommes aſſurées. Arrêt du 15 Juin 1746, au rapport de M. Ravel des Crottes, qui confirma cette Sentence.

Second Arrêt. En l'année 1743, Michel Grou & Libaud de Hambourg, avoient fait aſſurer à Marſeille, de ſortie des Canaries juſqu'au Havre de Grace, 18500 liv. ſur les facultés & marchandiſes de la Goulete *N. D. d'Olliveira*, *St. Joſeph & les Ames du Purgatoire*, Capitaine Garet, Portugais. Les facultés conſiſtoient en 130 pipes de vin, que Jean Bonhomme, Négociant François, réſidant à Ste. Croix de Tenerif, avoit chargé pour compte des Aſſurés.

La Goulete fut rencontrée par deux Corſaires Anglois, qui enleverent le vin, payerent le demi nolis au Capitaine, & lui laiſſerent le Navire. La priſe de ce vin fut déclarée bonne par Jugement de l'Amirauté de Londres, rendu le 6 Octobre 1743, » parce que, y eſt-il dit, les 130 pipes de vin d'Eſ-» pagne appartiennent, autant qu'il nous appert, au Roi d'Eſ-» pagne, ſes Vaſſaux ou Sujets, ou autres habitans dans les » Pays, Territoire ou domination ennemie de la Grande » Bretagne ».

Les Aſſureurs attaqués en Juſtice, diſoient qu'ils avoient cru aſſurer des effets appartenans à des Hambourgeois, tandis que le contraire étoit prouvé par le Jugement de Londres.

Sentence du 7 Août 1745, qui condamne les Aſſureurs.

Arrêt du 22 Juin 1746, au rapport de M. de Corriollis, qui confirme cette Sentence.

§. 2. Si on avoit fait aux Aſſureurs myſtere de la ſimulation.

Si on avoit fait aux Aſſureurs myſtere de la ſimulation, ils ne répondroient point de la confiſcation des effets aſſurés. *Vetitæ & illicitæ merces pro licitis indicandæ non ſunt ; pro quibus ſi fortè ab ignorante promiſſore periculi cautum ſit, is, cui cautum eſt, ad earum æſtimationem agere prohibetur.* Loccenius, *lib.* 2, *tit.* 5, *n.* 7, *pag.* 982.

Vid. le Guidon de la Mer, *ch.* 9, *art.* 8. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 55 & 165. Valin, *ſur l'art.* 49, *h. t.*, *pag.* 119. Telle eſt l'hypotheſe des déciſions rapportées *ſuprà ch.* 5, *ſect.* 2 ; *ch.* 7, *ſect.* 2 ; *ch.* 11, *ſect.* 4.

Dans ce cas, les Chargeurs ſont même tenus des dommages & intérêts ſoufferts par le Capitaine, à qui la ſimulation avoit été cachée. Ainſi jugé par Arrêt du 30 Juin 1763, au rapport de M. de Boutaſſy fils, en faveur du Capitaine Pierre Dirck Hoven, Danois, Commandant la Galliote *la Dlle. Sophie-Eliſabeth*, contre la veuve Deweer & Fraiſſinet.

Si la ſimulation avoit été connue des Aſſureurs.

Il réſulte des principes développés aux endroits qu'on vient d'indiquer, que les Aſſureurs répondent de la priſe, ſi dans la police on leur a déclaré la ſimulation du *pour compte*. Valin, *tom.* 2, *pag.* 119, *ſur l'art.* 49, *h. t.*

Je vois journellement des polices, par leſquelles on fait des Aſſurances pour un François, avec clauſe que le connoiſſement ſera conçu *pour compte ſimulé* d'un neutre. Il n'eſt pas douteux que les Aſſureurs ne ſoient alors garans de la perte, ſi les effets aſſurés ſont pris & confiſqués par l'ennemi.

Il n'eſt pas même néceſſaire d'inſérer dans la police la clauſe que le *pour compte eſt ſimulé*. Il ſuffit que l'Aſſurance ait été faite *pour compte de qui il appartient*. Cette clauſe générique eſt ſuffiſante en tems de guerre, pour indiquer aux Aſſureurs que les effets ne ſont pas réellement pour un neutre. Ainſi jugé par l'Arrêt du 28 Juin 1759, rapporté dans Valin, *art.* 48, *h. t. pag.* 113 ; & *ſuprà ch.* 11, *ſect.* 4, §. 4.

Si la ſimulation a été dévoilée par le fait de l'Aſſuré, ou du Capitaine.

Comme c'eſt ici un point qui eſt entré dans les vues des parties contractantes, il n'eſt permis à l'Aſſuré de dévoiler le

myſtere aux ennemis, ni par lui-même, ni par ſon Capitaine. Si la ſimulation avoit été démaſquée par imprudence, les Aſſureurs répondroient-ils de la confiſcation ? Cette queſtion a été quelquefois traitée. Mais je ne connois point d'Arrêt qui l'ait décidée d'une maniere formelle. Dans le doute, les Tribunaux ſe déterminent en pareil cas contre les Aſſureurs, parce que la faute ne ſe préſume pas.

J'ai ſouvent entendu murmurer contre des Capitaines neutres, qui, interrogés *à ſerment* par le Magiſtrat ennemi, avoient déclaré la vérité des faits, & donné lieu, par leur aveu, à la confiſcation des marchandiſes hoſtiles, chargées dans leur bord.

Nos Publiciſtes s'accordent à ſoutenir, que pour vaincre l'ennemi, ou pour ſe dérober à ſes pourſuites, il eſt permis d'uſer de ruſes, de ſimulation, de ſtratagemes & de menſonge : *dolus, an virtus quis in hoſte requirat*, pourvu qu'on ne bleſſe en rien le droit de la guerre & des Gens. Grotius, *liv.* 3, *ch.* 1. Puffendorf, *liv.* 4, *ch.* 1. Vatel, *liv.* 3, *ch.* 10. Wolff, §. 352 & 359. Straccha, *gl.* 7. *Suprà*, *ch.* 8, *ſect.* 5.

Mais ils ajoutent qu'il n'eſt pas permis de confirmer par le ſerment une fauſſeté d'ailleurs licite : *falſiloquium licitum, juramento confirmare non licet.* Wolff, §. 368.

» La nature du ſerment *exclut toutes les exceptions qu'on* » *pourroit alléguer*, tirées de la perſonne de celui à qui l'on » a à faire, parce qu'en jurant on promet de dire la vérité, » non ſeulement à la perſonne à qui l'on jure, mais encore » à Dieu, envers qui on demeure obligé, lors même que la » perſonne ne peut acquérir aucun droit par nos paroles. . . . » C'eſt une impiété abominable, que de prétendre qu'on peut » tromper les hommes par des ſermens, comme on trompe » les enfans avec des oſſelets ». Grotius, *liv.* 3, *ch.* 1, §. 19.

Ainſi, l'on a tort de faire un crime aux Capitaines neutres de ce que, par leurs réponſes judiciaires, ils ont dévoilé au Magiſtrat de la Nation belligérante, les fauſſes expéditions dont ils étoient munis.

Au reſte, la diſtinction entre le menſonge & le faux ſerment, répugne à la ſaine morale. » Quelle différence y a-t-il » entre un parjure & un menteur ? Dès qu'une fois, dit » Ciceron, on s'écarte de la vérité, la religion du ſerment » n'eſt plus un frein ſuffiſant. Quel eſt l'homme qui ſera » retenu par l'invocation des Dieux, s'il ne reſpecte pas ſa » foi & ſa conſcience ? C'eſt pourquoi les Dieux réſervent » la même peine au menteur & au parjure : car il ne faut » pas croire que ce ſoit en vertu de la formule du ſerment, » que les Dieux immortels s'irritent contre le parjure ; c'eſt » plutôt à cauſe de la perfidie & de la malice de celui qui » dreſſe un piege à la bonne foi d'autrui ». *At quid intereſt parjurem & mendacem ? Qui mentiri ſolet, pejerare conſuevit. Nam, qui ſemel à veritate deflexit, hic non majore religione ad perjurium, quàm ad mendacium perduci conſuevit. Quis enim deprecatione Deorum, non conſcientiæ fide commovetur ? Propterea, quæ pœna ab Diis immortalibus perjuro, hæc eadem mendaci conſtituta eſt. Non enim ex pactione verborum quibus jusjurandum comprehenditur, ſed ex perfidiâ & malitiâ, per quàm inſidiæ tenduntur alicui, Dii immortales hominibus iraſci & ſuccenſere conſueverunt.* Ciceron, *pro Roſcio Comœdo, cap.* 16.

§. 3. *Qui pro quo* fait par le capteur.

Voici un *qui pro quo* fait par les Anglois, lors de la précédente guerre. Le Capitaine Sicke Teckes, Hollandois, commandant *la Jeune Gertrude Adrienne*, ayant mis à Cadix ſon Navire ſous charge à cueillete pour Marſeille, reçut, entr'autres choſes, deux malles de vieilles hardes, l'une chargée par le ſieur Thoro, à la conſignation des ſieurs Eon freres, Picot & Bouffier ; l'autre, chargée par François de Arcos, à la conſignation du ſieur Pierre Lambert : l'une & l'autre *ſans marque.*

Ce Navire fut pris & conduit à Gibraltar. Le 4 Juillet 1758, un Jugement de la Vice-Amirauté fit main-levée, entr'autres effets, de la malle de vieilles hardes chargées par de Arcos à la conſignation du ſieur Lambert, & conſiſqua

entr'autres effets, la malle qui étoit à la conſignation des ſieurs Eon freres, Picot & Bouſſier.

Le Capteur Anglois étant venu à bord pour enlever les effets confiſqués, prit une malle pour l'autre.

Le Capitaine arriva à Marſeille. On s'apperçut alors que la malle exiſtante étoit celle adreſſée à Eon Freres, Picot & Bouſſier.

Le 23 Février 1759, Requête de la part de ceux-ci, contre le Capitaine, en expédition de leur malle qu'ils eſtimoient 2400 liv.

Le 1er. Mars, Requête incidente du Capitaine, en aſſiſtance de cauſe contre le ſieur Lambert. Le 3 Mars, Requête incidente du ſieur Lambert, contre le Capitaine, en expédition de ſa malle, qu'il eſtimoit 2000 liv.

Le ſieur Lambert diſoit qu'on avoit chargé une malle à ſa conſignation. Que cette malle n'avoit pas été confiſquée. Qu'ainſi le Capitaine devoit la lui conſigner ou en payer la valeur. Que peu importoit que dans le bord il y eût une malle à l'adreſſe des ſieurs Eon freres, Picot & Bouffier.

Les ſieurs Eon freres, Picot & Bouffier diſoient que leur malle étoit dans le bord, qu'elle devoit donc leur être conſignée; que le Jugement de confiſcation n'avoit aucune autorité en France; que d'ailleurs la malle ſe trouvant en France, elle appartenoit à ſes anciens maîtres par droit *de Poſtliminie*.

Le Capitaine diſoit qu'il n'avoit qu'une ſeule malle à conſigner à qui il ſeroit ordonné; que le *qui pro quo* ne procédoit pas de ſon fait.

D'abord, l'avis fut que dans les circonſtances on ne pouvoit reprocher au Capitaine aucune faute, attendu que les malles n'étoient pas marquées. Le litige n'exiſta plus qu'entre les deux conſignataires.

Il eſt vrai que les Jugemens étrangers n'ont aucune vertu en France contre les François; mais cela n'a pas lieu lorſque le Jugement étranger a été exécuté dans le Pays étranger, & qu'un François ſe trouve intéreſſé dans cette exécution.

Il faut alors, par néceſſité, admettre & le Jugement de confiſcation, & l'exécution qui en a été faite, parce qu'autrement le privilege du François, nuiroit à un autre François.

La malle des ſieurs Eon freres, Picot & Bouffier avoit été confiſquée. Le ſieur Lambert qui eſt François, étoit donc en droit d'alléguer comme titre, cette confiſcation, parce qu'il avoit intérêt qu'on la conſidérât comme un titre valable.

La malle du ſieur Lambert avoit été retenue au lieu & place de celle dont la confiſcation avoit été prononcée. Elle avoit procuré à ſon propre dam le ſalut de celle-ci. Elle l'avoit rachetée en quelque maniere. L'action *negotiorum geſtorum* compétoit donc à la malle du ſieur Lambert, qui s'étoit ſacrifiée pour l'autre.

Il étoit par conſéquent auſſi juſte qu'équitable, que les ſieurs Eon freres, Picot & Bouffier payaſſent la valeur de la malle retenue par équivoque, juſqu'à la concurrence de la valeur de celle qui avoit été relâchée de fait.

C'eſt ainſi que la queſtion fut décidée par notre Amirauté le 29 Mai 1759. Il fut ordonné que les deux malles ſeroient eſtimées par Experts, qui entendroient témoins, & auroient égard à tout ce que de droit: ſi mieux les ſieurs Eon freres, Picot & Bouffier n'aimoient abandonner à Lambert la malle qui étoit à leur conſignation. Les dépens furent adjugés au Capitaine, mais ils furent compenſés entre les deux conſignataires.

SECTION XXI.

Du rachat.

§. 1. Définition.

Le rachat eſt un Contrat du Droit des gens, par lequel, moyennant un certain prix ou un certain bénéfice, le Capteur ſe déſiſte de la priſe, & transfere le domaine de la choſe aux anciens Propriétaires, qui par ce moyen, l'achetent, en quelque maniere, de nouveau.

Le

§. 2. Temps & lieu du rachat.

Le rachat peut ſe faire avant ou après les vingt-quatre heures, ſoit en mer, ſoit dans le lieu où le Navire pris a été conduit. *Infrà ſect.* 27.

§. 3. Capitaine peut-il racheter le Navire?

Si les Propriétaires ne ſont ni ſur le bord, ni à portée d'être conſultés, le Capitaine, après avoir pris l'avis de l'État Major, peut racheter le Navire aux meilleures conditions qu'il lui eſt poſſible. Conſulat, *ch.* 227, 228. Guidon de la Mer, *ch.* 6, *art.* 3, 7 & 9. Valin, *art.* 66, *h. t.*, *pag.* 138.

Si les Propriétaires ſont ſur le bord ou à portée de donner leurs ordres, le Capitaine ne doit point faire le rachat ſans leur participation. Conſulat & Guidon de la Mer, *aux endroits cités.*

Ou plutôt, c'eſt alors à ceux-ci à *racheter leurs effets*, art. 66, *h. t.* Déclaration *du* 22 *Septembre* 1638.

Le Capitaine qui fait le rachat, agit pour compte de qui il appartient.

Le Capitaine agiſſant ou contractant en ſa qualité de *Maître du Navire*, agit & contracte pour compte de ceux dont il eſt le facteur.

Telle eſt la regle, dictée par le droit commun, au ſujet des actes paſſés par les Procureurs & Commiſſionnaires. *L.* 18. *L.* 42, §. 2, ff. *de adquir. poſſeſſ. L.* 8. *C. eod. L.* 13, ff. *de adquir. rer. domin. L.* 6, §. 1, ff. *de preca.* Olea, *tit.* 4, *queſt.* 11, *pag.* 267. Pothier, *des oblig.*, *n.* 74.

Il ſuit de ces principes, que le Capitaine qui rachete le Navire, n'acquiert rien pour lui-même. Les choſes ſont cenſées avoir été rachetées pour compte des anciens Propriétaires. *Infrà* §. 11.

§. 4. Donative faite par le capteur au Capitaine pris.

Le Capitaine à qui le Capteur donne partie des effets pris, ne peut point les garder pour lui. Il doit *reſtituer la choſe à qui elle appartient.* Guidon de la Mer, *ch.* 6, *art.* 2.

Telle eſt la diſpoſition du Droit commun, au ſujet des Mandataires. *Ex mandato, apud eum qui mandatum ſuſcepit, nihil remanere oportet. L.* 10, §. 3. *L.* 20, ff. *Mandati. L.* 46, §. 4, ff. *de procurator. L.* 23, ff. *de negot. geſt.*

Un Négociant de Marſeille qui avoit remis un diamant à un Capitaine pour le vendre aux Iſles Françoiſes, s'étoit fait aſſurer 500 liv. ſur cette pacotille. Le Navire fut pris. Le co-

fre du Capitaine dans lequel le diamant ſe trouvoit, fut rendu à ce Capitaine.

L'Aſſuré ſe pourvut contre l'Aſſureur. Celui-ci diſoit que le diamant n'étoit pas perdu, & qu'il n'étoit pas garant de la baratterie du Capitaine, qui détenoit ce bijou par dol & fraude.

On répondoit que l'Aſſureur ſe trouvoit *au lieu & place de l'Aſſuré*; qu'il s'agiſſoit ici d'une baratterie commiſe depuis le ſiniſtre. Que le délaiſſement avoit un effet rétroactif au moment du ſiniſtre même, dont les ſuites, ſans exception, ſont pour le compte de l'Aſſureur.

Sentence du 9 Février 1748, qui condamna l'Aſſureur à payer la ſomme aſſurée, *ſauf à lui ſon action contre le Capitaine*, lequel auroit été condamné à rendre le diamant, s'il eût été appellé au procès.

§. 5. Deux manieres de faire le rachat.

Le rachat ſe fait en deux manieres.

La premiere & la plus ordinaire, eſt de déterminer une ſomme pour laquelle le Capitaine pris fournit au Capteur une lettre de change, & donne des ôtages : de quoi je parlerai bientôt.

La ſeconde maniere eſt de délivrer l'argent, ou partie des effets qui ſont dans le bord. Le Guidon de la Mer, *ch.* 6, *art.* 1; dit » que ſi portion des marchandiſes, ou quelques uſtenſiles du » Navire, ont été concédés pour éviter le plus grand dom- » mage, le tout ſera réparti comme *rachat & compoſition* ».

Vid. Valin, *art.* 67, *h. t.*, *pag.* 140. Kuricke, *ad jus hanſeat.*, *tit.* 8, *art.* 4, *pag.* 776.

L'article 6, *tit. des avaries*, parle en général *des choſes données par compoſition aux Pirates pour le rachat du Navire & des marchandiſes.* D'où il ſuit que le rachat peut ſe faire en pleine mer par la délivrance de certaines choſes du bord. Cette maniere de procéder, convient à des Pirates qui ſeroient embarraſſés du Navire, & qui ne pourroient faire aucun uſage du billet de rançon. Il eſt des circonſtances où il importe aux Corſaires d'en agir de même. *Vid.* Valin, *tom.* 2, *pag.* 153.

§. 6. Droits & obligations des Assureurs.

L'article 66, h. t. dit » qu'en cas de prise, les Assurés » pourront racheter leurs effets, sans attendre l'ordre des Assureurs, s'ils n'ont pu leur en donner avis ; à condition » toutefois de les avertir ensuite par écrit, de la composition » qui aura été faite ».

L'esprit de l'Ordonnance n'est pas que l'Assuré soit obligé de donner aux Assureurs avis du rachat : *rien n'empêche qu'il fasse la composition à ses risques.* Valin *ibid.* Les choses sont alors rétablies dans leur premier état par droit de postliminie ; & le Navire continue, comme auparavant, de naviguer aux risques des Assureurs, à qui le rachat devient étranger.

Mais si l'Assuré desire que la composition soit pour compte des Assureurs, il faut qu'il leur en donne avis, & qu'il se conforme à ce qui est prescrit par l'Ordonnance. Dans ce cas, les Assureurs ont le choix à leur tour de prendre la composition à leur profit, ou de ne pas la prendre.

Pour mieux développer cette matiere, je distinguerai trois hypotheses.

Premiere hypothese. Si les Assureurs, à qui la prise a été notifiée, font eux-mêmes le rachat, la composition est à leur profit. Ils deviennent acheteurs & Propriétaires de la chose, *à proportion de leur intérêt.*

» Ils ne seroient pas recevables à offrir à l'Assuré la restitution du Navire & de ses effets, pour se dispenser de payer » la somme assurée. La raison est qu'au moment de la prise, » le droit de l'Assuré a été ouvert & formé contre les Assureurs, & qu'il n'a pu être privé de son droit de recours » contre les Assureurs, qui, dans ce cas, n'ont pu stipuler » le rachat que pour leur intérêt particulier, sans engager » l'Assuré en aucune façon ». Valin, *art.* 67, *h. t.* Rote de » Gênes, *dec.* 101.

Il y a ici titre nouveau. On n'est pas admis à payer une chose pour l'autre. Les effets sont aux risques des Assureurs, à proportion de leur intérêt. Les pertes ou les profits ultérieurs les concernent eux seuls, toujours dans la même proportion. S'il y a du *profit* en la chose rachetée, on ne sauroit le leur

envier, puiſque ſi elle périt par quelque nouvel accident, cette perte retombe ſur eux.

Seconde hypotheſe. Si l'on n'a pu donner aux Aſſureurs avis de la priſe du Navire, *les Aſſurés* (ou le Capitaine pour les Aſſurés) *peuvent racheter les effets ſans attendre l'ordre des Aſſureurs, à condition, toutefois de les avertir enſuite par écrit, de la compoſition qui aura été faite.* Art. 66, *h. t.*

Par ce mot *condition*, ainſi que je l'ai déja obſervé, l'Ordonnance n'a entendu impoſer aucune néceſſité aux Aſſurés. Il leur eſt libre de racheter, pour leur compte propre, le Navire, ſans avoir recours aux Aſſureurs, qui continueront alors de courir, comme auparavant, les riſques maritimes. Ce n'eſt que dans le cas où l'on a deſſein de s'indemniſer du rachat ſur les Aſſureurs, qu'on doit leur en donner avis, le plutôt poſſible; & ce n'eſt que dans ce même cas, que ceux-ci, profitant de l'avis qui leur a été donné, *pourront prendre la compoſition à leur profit, à proportion de leur intérêt.* Art. 67, *h. t.*

S'ils prennent ce parti, ils deviendront (comme dans l'hypotheſe précédente) vrais Propriétaires de la portion des effets rachetés, relative aux ſommes par eux aſſurées. Mais comme *les matieres d'Aſſurance doivent promptement s'expédier, ſpécialement en rachats ou compoſitions, d'autant que chaque moment de temps apporte changement de nouvelles, de perte ou gain*, les Aſſureurs, à qui on donne avis de la compoſition, doivent ſe déterminer promptement & *clairement, ſans tergiverſer, ni uſer de réponſe ambigue: il ne ſeroit pas de raiſon, que le Marchand-chargeur attendît l'événement de la choſe, & la réſolution du faire ou du laiſſer.* Guidon de la Mer, *ch.* 6, *art.* 9.

Voilà pourquoi l'Ordonnance, *en l'art.* 67, dit que ſi les Aſſureurs veulent prendre la compoſition à leur profit, ils ſoient » tenus d'en faire leur *déclaration ſur le champ, de* » *contribuer actuellement* au payement du rachat, & de cou- » rir les riſques du retour ».

S'ils ne font pas cette *déclaration ſur le champ*, ils ſont dé-

chus de la faculté dont il s'agit, & doivent être condamnés *à payer les ſommes par eux aſſurées*, ſans qu'ils *puiſſent rien prétendre aux effets rachetés*; *d. art.* 67.

M. Pothier, *n.* 137, » croit qu'ils ſont toujours à temps de » ſe faire renvoyer de cette demande, en offrant leur part » de la compoſition, les intérêts & les dépens de contumace » faits contr'eux ».

Cet Auteur parle contre le texte de l'Ordonnance & contre l'eſprit de la Loi, qui ne permet pas que dans un point auſſi aléatoire que celui-ci, les Aſſureurs ſoient admis à attendre l'événement pour ſe déterminer. Ils ne prendroient pour eux la compoſition, que lorſqu'elle leur ſeroit favorable, & qu'ils trouveroient un profit certain ſur les marchandiſes arrivées à bon port.

Il s'agit ici d'un Contrat dont l'avantage dépend du haſard. Si les Aſſureurs veulent gagner, il faut qu'ils ſe mettent de nouveau en riſque de perdre. Voilà pourquoi l'Ordonnance veut qu'ils faſſent *leur déclaration ſur le champ.*

Si le rachat a été fait comptant, ou par une lettre de change payable à vue, les Aſſureurs, qui prennent la compoſition à leur profit, doivent *contribuer actuellement*, & ſans délai, *au payement du rachat*, à peine d'en être déchus.

Si le Capteur avoit accordé un délai, les Aſſureurs devroient en profiter. Valin, *art.* 67, *h. t.*, *pag.* 139. Pothier, *n.* 135.

Mais ſous prétexte qu'au ſujet du rachat, il faut régler l'avarie groſſe, en conformité des articles 19 & 20, *tit. du fret*, les Aſſureurs ne peuvent différer de rembourſer leur contingent à celui qui a payé le total. Devenus Co-propriétaires des effets rachetés, ils participeront activement & paſſivement à l'avarie groſſe qui ſera enſuite réglée, ſi le Navire racheté arrive heureuſement.

Pothier, *n.* 135, ajoute que » lorſque les Aſſureurs prennent » à leur profit la compoſition, *il n'y a pas lieu à la demande de*

„ *la ſomme aſſurée* : les Aſſureurs, dit-il, ſont ſeulement tenus „ de contribuer au prix du rachat, à proportion de l'intérêt „ qu'ils y ont ; & *ils continuent d'être chargés des riſques du* „ *retour du Vaiſſeau*, ſans qu'ils puiſſent, en cas de malheu- „ reux événement qui arriveroit par la ſuite, faire ſur la „ ſomme aſſurée aucune déduction ni imputation de la ſomme „ qu'ils ont payée pour le rachat „.

Le texte de l'article 67, *h. t.*, & les principes de la matiere, s'oppoſent à cette idée. Car, s'il eſt vrai que la *compoſition ſoit au profit des Aſſureurs, à proportion de leur intérêt*, il s'enſuit qu'ils ſont devenus, quant à ce, Propriétaires & acheteurs de la choſe rachetée. Ils doivent donc payer l'Aſſurance. Rien ne les empêche de faire aſſurer pour leur compte propre la choſe rachetée, ſi elle eſt encore en riſque. S'ils ne la font pas aſſurer, *ils courent les riſques du retour*, non plus comme Aſſureurs, mais bien comme Propriétaires & ſubrogés aux droits des anciens Aſſurés.

Troiſieme hypotheſe. Les Aſſureurs ne ſont tenus, ni de répondre à *l'avis par écrit* qui leur eſt donné, ni de prendre la compoſition à leur profit. Il ſuffit qu'au temps de droit, ils payent les ſommes aſſurées.

Si, n'ayant pas voulu prendre la compoſition à leur profit, ils refuſoient de payer les ſommes aſſurées, on pourroit les y contraindre. Mais tout comme en pareil cas ils n'ont *rien à prétendre aux effets rachetés*, on n'eſt pas fondé à demander qu'ils contribuent à un rachat qui leur eſt étranger, & qu'il leur a été libre de ne pas adopter, de peur de s'expoſer à de plus grandes pertes.

Voici deux Sentences rendues par notre Amirauté, qui, attendu les circonſtances du fait, n'ont rien de contraire à ce que je viens de dire.

Les ſieurs Seymandy & fils avoient fait aſſurer 14000 liv., de ſortie de Marſeille juſqu'à Livourne, ſur les facultés du Vaiſſeau *le Commerce*, Capitaine Mathias Teiſſel, Suédois.

Ce Vaiſſeau fut pris & conduit à Livourne.

Les Aſſurés notifierent cet accident aux Aſſureurs, & leur déclarerent qu'ils avoient donné ordre de racheter les effets pris. Les Aſſureurs ne firent aucune réponſe.

Second Acte, par lequel les Aſſurés interpellerent les Aſſureurs de concourir avec eux au rachat des marchandiſes priſes. Les Aſſureurs garderent encore le ſilence.

Le rachat fut fait à Livourne, tant de la part des ſieurs Seymandy & fils, que de celle des ſieurs Dolier & Comp., autres Chargeurs.

Les ſieurs Seymandy & fils ſe pourvurent contre leurs Aſſureurs en payement de 50 pour cent pour la contribution au rachat.

Ceux-ci répondoient qu'ils n'avoient point adhéré à ce rachat; que par conſéquent ils ne devoient rien à ce ſujet; *qu'on auroit pu intenter contr'eux l'action du délaiſſement*; qu'on ne l'avoit pas fait; qu'ainſi la Requête des Aſſurés devoit être rejettée.

Sentence du 13 Juin 1758, qui condamna les Aſſureurs à payer pour la contribution au rachat, 50 pour cent des ſommes par eux aſſurées.

Les ſieurs Dolier & Compagnie, qui s'étoient fait aſſurer 10000 liv. ſur les facultés du même Navire, ſe pourvurent auſſi contre leurs Aſſureurs, à qui le ſiniſtre avoit été notifié, & qui avoient également gardé le ſilence ſur le rachat projetté. Ceux-ci furent condamnés à la contribution par autre Sentence du 10 Mars 1759.

Le motif de ces deux Sentences fut, que le Navire racheté n'étoit plus en riſque. Les effets ſe trouvoient à Livourne. La contribution de 50 pour cent fut conſidérée comme une avarie groſſe, que les Aſſureurs devoient ſupporter, par cela ſeul que d'après la diſpoſition de l'Ordonnance, on auroit pu les forcer à payer l'entiere ſomme aſſurée. Par conſéquent ils avoient tort de refuſer la grace qui leur étoit faite.

Pour les contraindre au payement de l'entiere ſomme aſſurée, on n'auroit pas eu beſoin d'intenter *l'action de délaiſ-*

ſement. Cette formalité eſt incompatible avec le droit qui compete en pareil cas à l'Aſſuré, de garder pour lui les effets qu'il a rachetés, & d'exiger l'entiere aſſurance; car s'il eſt vrai que les Aſſureurs qui refuſent de prendre la compoſition à leur profit, ſoient *tenus de payer les ſommes par eux aſſurées, ſans qu'ils puiſſent rien prétendre aux effets rachetés*, il s'enſuit néceſſairement qu'on eſt diſpenſé de leur délaiſſer ces mêmes effets, auxquels ils ont renoncé: à moins qu'on ne diſe qu'on doit leur *délaiſſer* figurativement la choſe, telle qu'elle ſe trouvoit lors de la priſe même, & non la choſe qui a fait la matiere du rachat, duquel ils n'ont pas voulu profiter; mais ce ſeroit-là une vaine ſubtilité peu digne de la Juſtice, & qui ne ſe concilie pas avec l'article 67, *h. t. V. infrà, ch.* 17, *ſect.* 6, §. 3.

§. 7. Lettre de change tirée à l'ordre du capteur.

C'eſt une queſtion, ſi on doit garder la parole donnée à des Pirates & à des voleurs, même pour ce qui concerne l'intérêt pécuniaire. Loccenius, *lib.* 2, *tit.* 3, *n.* 6. Terraſſon, *Hiſtoire de la Juriſprudence Romaine, part.* 2. §. 12, *pag.* 183. Puffendorf, *liv.* 3, *ch.* 6, §. 11.

Mais il n'eſt pas douteux qu'on ne doive tenir ſa parole vis-à-vis d'un *ennemi*, & que l'obligation contractée avec lui ne ſoit légitime. *Si quid ſinguli hoſti promiſerint, eſt in eo fides ſervanda.* Ciceron, *de officiis, lib.* 1, *cap.* 13, *& lib.* 3, *cap.* 29. Valere-Maxime, *lib.* 2, *cap.* 10, §. 8. Burlamaqui, *part.* 4, *ch.* 4. Vattel, *liv.* 3, *ch.* 16, §. 233. Grotius, *liv.* 3, *ch.* 21, §. 1.

Ainſi, la lettre de change tirée à l'ordre du Capteur pour prix du rachat, eſt obligatoire, & doit être payée. Guidon de la Mer, *ch.* 6, *art.* 3. Ce point ſera mieux développé dans les §. 12 & 13 de la préſente Section.

§. 8. Ôtage.

Le billet de rançon eſt légitime & obligatoire par lui-même. Ce n'eſt que pour plus grande précaution que le Capteur ſe munit d'un ôtage, dont la perſonne devient caution & gage tout enſemble de la parole donnée.

Si cet ôtage avoit la baſſeſſe de s'enfuir ou s'il venoit à mourir,

mourir, la promeſſe n'en exiſteroit pas moins. Valin, *Traité des priſes*, *ch.* 11, *ſect.* 3, *n.* 1 & 3. *Vid.* Vattel, *liv.* 2, §. 254; *liv.* 3, §. 281 & 286.

Mais puiſque l'ôtage a bien voulu conſentir à ſe livrer aux ennemis pour le ſalut de tous, il eſt juſte qu'on ſe hâte de lui procurer le plutôt poſſible la liberté, & de l'indemniſer de toute perte. Vinnius, *ad L.* 2, §. 3, ff. *de Leg. Rhod.*, *pag.* 216. Weiſſen & *Gloſatores*, §. 15. Lubeck, *de avariis cap.* 2, *n.* 6 & 10. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 5. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 25. Puffendorf, *liv.* 8, *ch.* 2, §. 6. Grotius, *lib.* 3, *cap.* 20, §. 52.

La Pinque *la Vierge de Cadero*, Capitaine Mathieu David, allant aux Iſles Françoiſes, fut priſe par un Anglois. Le Capitaine racheta le Navire & ſa cargaiſon moyennant mille & cinquante ſequins Vénitiens, pour raiſon de quoi il remit au Capteur une lettre de change à quinze jours de vué ſur le ſieur Veyrier ſon Armateur, & donna en ôtage François Iſnard, Capitaine en ſecond.

La lettre de change fut acquitée, & l'ôtage mis en liberté.

Le Navire arriva à la Guadeloupe, & revint heureuſement à Bourdeaux.

Iſnard préſenta Requête contre le Capitaine & l'Armateur en payement de ſes ſalaires, des frais par lui faits, tant à Londres, que pour revenir dans ſa Patrie. Il demandoit de plus une indemnité.

Sentence du 15 Novembre 1747, qui lui adjuge *toutes ſes dépenſes* faites à Londres & pour le retour; qui le déboute de ſa *demande en indemnité*, mais qui lui adjuge ſes ſalaires depuis le départ de Marſeille, juſqu'au jour de l'arrivée du Navire à Bourdeaux, ſous la déduction de ſon contingent à l'avarie groſſe pour raiſon deſdits ſalaires.

1°. Les dépenſes lui furent adjugées à plein, comme une ſuite du rachat. Valin, *Traité des priſes*, *ch.* 11, *ſect.* 3, *n.* 9.

En effet, la Société doit payer toutes les dépenſes faites par l'Aſſocié à l'occaſion des affaires ſociales. Le Mandant doit in-

demniſer le Mandataire des impenſes faites, & des dommages directement ſoufferts à l'occaſion du mandat.

2°. Les ſalaires en entier furent adjugés à Iſnard juſqu'à l'arrivée du Navire à Bourdeaux, quoiqu'Iſnard fût revenu plutôt à Marſeille, parce que ſon abſence du bord avoit eu pour cauſe le ſervice du Navire, & qu'il étoit préſumé ne s'en être point écarté.

3°. L'indemnité lui fut refuſée, attendu l'adjudication des ſalaires qu'on laiſſa courir à plein juſqu'à la fin du voyage.

S'il eût été détenu priſonnier plus long-temps, on lui auroit adjugé une indemnité.

Valin, *Traité des priſes*, *ch.* 11, *ſect.* 3, *pag.* 160, dit qu'en pareil cas l'on eſt en uſage à la Rochelle d'accorder le *demi ſalaire* juſqu'au retour.

Je crois que le ſalaire entier eſt dû, parce que juſqu'à ſon retour l'ôtage eſt au ſervice du Navire.

§. 9. Liquidation.

Voici comment on peut liquider & diſtribuer les dépenſes occaſionnées par le rachat.

Fixons d'abord quels ſont les contribuables, ſuivant les articles 19 & 20, *tit. du fret.* Et pour mieux nous faire entendre, dreſſons un tableau figuratif, qui pourra ſervir de modele.

Valeur du Navire		L. 50000
Total du fret, déduction faite des victuailles conſommées, & des avances faites aux Matelots.		L. 72000
Salaires qui reſtent dûs à l'Equipage.		L. 3000
Marchandiſes, eſtimées ſur le prix courant au lieu de la décharge, déduction faite des frais, & du nolis.		L. 75000
		L. 200000
On a donné ou promis à l'Ennemi pour le rachat	L. 47000	L. 50000
Il eſt dû à l'ôtage pour nourriture, retour & indemnité . . .	L. 3000	

La contribution ſera donc pour chaque contribuable, à raiſon de 25 pour 100 de ſon capital.

Par conſéquent la marchandiſe payera 18750 liv.

Mais la marchandiſe, qui dans le lieu de la décharge, *déduction faite* de la prime & autres *frais*, a produit 75000 liv., & qui contribue au rachat pour 18750 liv., n'avoit coûté (par exemple) dans le lieu du départ, & ſur le pied de la facture, que 56250 liv.

Les Aſſureurs ſur facultés n'avoient pris & n'avoient pu prendre riſque, y compris le dixieme, que pour la même ſomme de 56250 liv.

Ils ont déclaré *prendre la compoſition à leur profit.* Ils doivent donc *contribuer actuellement*, définitivement & ſans retour au payement du rachat, pour . . . . . L. 18750

Si le Navire racheté eût été enſuite abſorbé par les flots, ils auroient de plus été obligés à payer l'entiere ſomme aſſurée . . . . . L. 56250

L. 75000

Voilà une perte de 18750 liv., à laquelle le naufrage du Navire racheté les eût expoſé en ſus de leur riſque primitif.

Il eſt donc juſte qu'en cas d'heureuſe arrivée du Navire, ils trouvent dans le bénéfice de la choſe rachetée, le moyen de ſe dédommager, en tout ou en partie, du ſurcroît de riſque auquel ils ſe ſont expoſés, en prenant la compoſition pour leur compte.

Suivant la doctrine de Pothier, *n.* 135, la compoſition, bien-loin d'être *au profit des Aſſureurs*, ſeroit toute au profit des Aſſurés, puiſque ceux-ci, en cas de perte du Navire racheté, ſeroient payés de leur capital aſſuré, & qu'en cas d'heureuſe arrivée, ils profiteroient du bénéfice à la vente.

Cependant il eſt de regle que dans un malheur commun, les Aſſurés ne doivent pas gagner. C'eſt aſſez qu'ils ne perdent pas.

J'ai prouvé ci-deſſus, que la priſe eſt un ſiniſtre qui a mis les Aſſureurs *au lieu & place de l'Aſſuré*, & que la choſe leur eſt devenue propre par le moyen du rachat qu'on leur a notifié, auquel ils ont adhéré, ou pour lequel ils ont directement donné *leurs ordres*. Voilà pourquoi la compoſition ſe fait alors (ou a été faite) à *leur profit*.

Il faut donc, en cas d'heureuſe arrivée du Navire racheté, dreſſer le compte courant de cette maniere.

Les Aſſureurs ſeront débités de la ſomme par eux aſſurée ci . . . . . L. 56250

Et pour la contribution, de . . . . . L. 18750

L. 75000

On les créditera du net produit de la marchandiſe aſſurée. . . . . L. 75000

Par ce moyen, perſonne ne perdra rien, de quoi les Aſſurés n'ont pas à ſe plaindre; car l'Aſſurance n'eſt pas pour eux un Contrat lucratif.

Il dépendoit des Aſſurés de prendre le rachat pour leur compte, ſans en donner avis aux Aſſureurs, ni leur rien demander. Mais ce ſeroit contre toute juſtice, de mettre la perte d'un côté, & le profit de l'autre.

On ſuivra la même regle vis-à-vis des Aſſureurs ſur le corps, leſquels ſeront crédités *du fret à faire*, *s'il n'y a clauſe contraire dans la police* : clauſe autoriſée par la Déclaration du 17 Août 1779. *Art.* 6.

§. 10. Eſt-il permis aux Corſaires François de rançonner les Navires ennemis dont ils ſe ſont emparés ?

Comme le bien de l'Etat veut qu'on affoibliſſe l'Ennemi autant qu'il eſt poſſible, il eſt défendu aux Corſaires François de rançonner les Navires par eux pris, à moins que les circonſtances ne leur permettent pas de les amariner. *Vide la Déclaration du* 24 *Juin* 1778, *art.* 41; *l'Arrêt du Conſeil du* 11 *Octobre* 1780; *l'Ordonnance de la Marine, tit. des priſes, & tous les Réglemens rapportés par Valin.*

§. 11. Billet de rançon ſert de ſauf-conduit au Navire rançonné.

Le billet de rançon ſert de ſauf-conduit au Navire rançonné, pourvu que le Navire rançonné exécute les conditions qui lui ont été preſcrites. S'il les viole, il peut être repris.

. . . . . *Ibi omnis*
Effuſus labor, atque immitis rupta tiranni
Fœdera.

Par une Ordonnance du premier Octobre 1692, le Roi » défend à tous Corſaires de donner à aucuns Bâtimens en- » nemis qu'ils rançonnent, Peſcheurs ou autres, la per- » miſſion de continuer leur peſche, ou leur navigation, pour » quelque temps, & ſous quelque prétexte que ce ſoit, » mais ſeulement un ſauf-conduit aux Maîtres des Bâtimens » peſcheurs, de huit jours au plus pour retourner chez eux; » & aux autres, *pour le temps abſolument néceſſaire pour aller* » *aux lieux de leur deſtination*, lequel paſſé, & ſi les Bâ- » timens ſe trouvent peſchants, ou *dans une autre route que* » *celle qui leur a été preſcrite par le ſauf-conduit*, ils ſe- » ront déclarés de bonne priſe au profit des Corſaires qui » les prendront ».

Par le Réglement du 27 Janvier 1706, *art.* 4, » Sa Majeſté » enjoint à tous Capitaines & Armateurs de marquer dans le » Traité de rançon, le Port auquel le Bâtiment rançonné » ſe doit rendre, & le temps dans lequel il y doit arriver; » qui ne pourra être plus long de quinzaine pour tous les » Vaiſſeaux Peſcheurs; & de ſix ſemaines pour les autres » Bâtimens; faiſant, Sa Majeſté, défenſes à tous leſdits Ca- » pitaines & Armateurs de permettre aux Vaiſſeaux qu'ils au- » ront rançonnés, d'aller dans un autre Port que celui dans » lequel ils auront pris leur chargement.

Article 5. » Pourront néanmoins leſdits Capitaines & Ar- » mateurs permettre aux Maîtres des Vaiſſeaux qu'ils auront » rançonnés, de ſe rendre au lieu de leur deſtination, s'ils en » ſont plus proches que de celui de leur départ; & donner

» la liberté à un Maître de Vaiſſeau, venant de l'Amérique » ou des Côtes d'Italie, arrêté au-deça des Tropiques ou du » Détroit; ou à un Maître de Vaiſſeau parti du Nord pour » l'Amérique ou le Levant, rencontré au-delà des Tropiques » ou du Détroit, de continuer ſon voyage ».

Article 7. » Fait, Sa Majeſté, très-expreſſes défenſes à tous » Capitaines & Armateurs d'arrêter les Vaiſſeaux ennemis, » munis de billets de rançon en la forme ci-deſſus, ſous quel- » que prétexte que ce puiſſe être, à peine de tous dépens, » dommages & intérêts ».

Article 8. » Permet cependant, Sa Majeſté, aux Armateurs » d'arrêter une ſeconde fois le Navire rançonné, s'ils le ren- » contrent hors de la route qu'on lui aura permis de faire, » ou au-delà du temps qui lui aura été preſcrit, & de l'a- » mener dans les Ports du Royaume, où il ſera déclaré de bonne » priſe ».

Le Navire rançonné qui, n'exécutant point les conditions du rachat, eſt pris une ſeconde fois, n'en eſt pas moins hypothequé envers le premier capteur, pour le prix de la rançon promiſe. *Vide* Valin, *art.* 19, *tit. des priſes*, *& dans ſon Traité des priſes*, *ch.* 11, *ſect.* 2 *&* 3.

§. 12. L'action de rachat eſt-elle éteinte par la perte du Navire racheté?

Voici une queſtion très-curieuſe qui me fut propoſée, & que je propoſai à mon tour à divers Négocians de notre Place, avec qui je fus bien-aiſe d'en conférer.

Le Capitaine d'un Navire pris par les Anglois, ſe rachete. Pour prix de la rançon, il tire ſur ſes Armateurs une lettre de change, & donne en ôtage un de ſes Officiers. Le Navire racheté, revenant à Marſeille, fait naufrage. Le Capitaine & l'Equipage ſe ſauvent à terre. Le corps du Vaiſſeau & toutes les marchandiſes périſſent.

Le porteur de la lettre de change la préſente aux Armateurs, qui refuſent de l'accepter & de la payer.

Cependant l'ôtage eſt détenu dans les priſons d'Angleterre. Contre qui eſt-il en droit de ſe pourvoir pour obtenir ſa liberté?

Peut-il réclamer la juſtice du Magiſtrat Anglois, & requérir

que le billet de rançon ſoit annullé, ſur le fondement que le Navire racheté a fait naufrage ?

Peut-il réclamer la juſtice du Magiſtrat François, contre ſon ancien Capitaine qui a fait le rachat, ou contre les Intéreſſés au corps & à la cargaiſon du Navire racheté, ou contre les Aſſureurs de ceux-ci, pour les obliger à le tirer de captivité ?

Examinons d'abord les exceptions que les uns & les autres pourroient oppoſer à l'ôtage priſonnier. Faiſons parler chacun à ſon tour.

Exceptions du Corſaire capteur.

Si l'on avoit ſtipulé que le billet de rançon reſteroit ſans effet, dans le cas où le Navire racheté, continuant ſa route, viendroit à périr, l'action de rachat ſe ſeroit évanouie par le naufrage. Le Capteur n'auroit rien à demander *defectu conditionis*, & il ſeroit obligé de remettre l'ôtage en liberté. Tel eſt le cas dont parle Valin, *Traité des priſes*, *ch.* XI, *ſect.* 2, *n.* 26.

Mais la promeſſe a été pure & ſimple. » La perte du Na» vire rançonné, n'eſt pas capable, en point de droit, d'an» nuller le billet de rançon ». Valin, *d. loco*, *& ſur l'Ordonnance*, *art.* 19, *tit. des priſes.* Le Navire pris, qui étoit devenu propre au Capteur, avoit paſſé par le moyen du rachat, dans le domaine du Capitaine François, ou de ſes ayant-cauſe. Il a donc péri pour leur compte : *res perit domino.* Le péril de la choſe vendue regarde l'acheteur : *periculum rei venditæ ſtatim ad emptorem pertinet.* §. 3, *inſt. de venait.*

On eſt donc en droit de retenir l'ôtage en captivité juſqu'à l'entier accompliſſement des promeſſes dont il eſt le gage : telle eſt la regle. Vattel, *liv.* 2, §. 246, 247 & 260. Valin, *Traité des priſes*, *ch.* XI, *ſect.* 2, *n.* 12.

Exceptions du Capitaine François.

1°. Le Capitaine François n'avoit pas excédé ſes pouvoirs ; car » à moins que ſes Armateurs ne lui euſſent fait défenſe

» expreſſe de convenir d'une rançon, dans le cas qu'il ſeroit » pris, nul doute qu'il n'ait pu ſe racheter de la priſe, par » la rançon qu'il a convenu avec le preneur ». Valin, *ch.* XI, *ſect.* 1, *n.* 14; *ſuprà* §. 3.

En faiſant le rachat du Navire, le Capitaine a agi en nom qualifié. Il n'a par conſéquent contracté aucune obligation perſonnelle, ſuivant la regle développée dans mon Traité des Contrats à la groſſe, *ch.* 4, *ſect.* 12.

Exceptions des Intéreſſés au corps & à la cargaiſon.

L'Ordonnance décide que » les Propriétaires du Navire ſe» ront reſponſables des faits du Maître, mais qu'*ils en de*» *meureront déchargés, en abandonnant leur Bâtiment & le* » *fret* ».

La même déciſion s'applique aux Chargeurs. Ils ne ſont ſoumis aux frais du recouvrement, que *juſques à concurrence de la valeur des effets recouvrés.* Art. 45, h. t.

Au bénéfice de l'abandon de leurs effets, les uns & les autres doivent donc être diſpenſés de contribuer à la rançon de l'ôtage. C'eſt bien aſſez qu'ils perdent le bien qu'ils avoient expoſé aux haſards de la navigation, ſans être ſoumis à un ſurcroît de perte. Le Négociant ſage ſait limiter ſes riſques; mais les limites poſées par ſa prudence, ſeroient franchies malgré lui, s'il étoit forcé de payer un billet de rançon devenu infructueux par le naufrage. Sa *fortune de terre* ſeroit en compromis, & il ſeroit trompé par la Loi même, qui l'avoit garanti de toute crainte ultérieure, pourvu qu'il fît le ſacrifice de ſa *fortune de mer.*

Exceptions des Aſſureurs.

Si on leur eût notifié la priſe, ils auroient *pu prendre la compoſition à leur profit, à proportion de leur intérêt*, & dans ce cas, un nouveau contrat ſe ſeroit opéré entr'eux & l'Aſſuré : mais ce Contrat nouveau n'eſt pas intervenu. Ils ne reſtent donc liés que par la police d'Aſſurance, qui ne parle pas du cas de rachat. Ils ne ſeroient obligés de reconnoître un autre titre, qu'autant qu'ils y auroient adhéré. La compoſition

poſition avoit été faite directement & principalement pour compte des Propriétaires du Navire & de la cargaiſon. Il ſuffit donc que les Aſſureurs payent les ſommes par eux aſſurées.

Mais les ſommes aſſurées ne doivent-elles pas être employées à rançonner l'ôtage? Les Propriétaires du Navire & les Chargeurs repliquent : 1°. qu'ils auroient pu ſe diſpenſer de ſe faire aſſurer. 2°. Que les Aſſurances forment un objet accidentel qui intéreſſe leur fortune de terre ; ce qui eſt ſi vrai, qu'elles ne ſont pas ſoumiſes à rapport envers le porteur des lettres de change, tirées en cours de voyage par le Capitaine, pour les néceſſités du Navire (ainſi qu'on le verra dans mon Traité des Contrats à la groſſe, *ch.* 4, *ſect.* 11, §. 5.)

Voilà donc l'ôtage rebuté de tous les côtés! Le laiſſera-t-on en captivité? Seroit-il juſte que ſeul, il devînt la victime du malheur commun? Un ſentiment invincible intéreſſe pour lui tous les cœurs bien placés. Chacun s'écrie, qu'il faut lui procurer la liberté, & la lui procurer ſans délai. Ce devoir eſt ſacré. Il intéreſſe la foi publique & l'honneur de la Nation. Ce ſeroit infamie que d'y manquer : ce ſeroit violer les droits de la guerre, & ſe rendre coupable de perfidie.

Puiſque la foi publique & l'honneur de la Nation y ſont intéreſſés, ne ſeroit-ce pas à l'Etat de rançonner l'ôtage? Sans doute que le Miniſtere y pourvoiroit à défaut de toute autre reſſource : mais

Non Deus interſit, niſi dignus vindice nodus
Inciderit.

Il s'en faut de beaucoup que l'ôtage ſoit abandonné à lui-même.

Je conviens que le Corſaire capteur eſt en droit *de le retenir en captivité juſqu'à l'entier accompliſſement des promeſſes dont il eſt le gage.*

Je conviens encore que l'ôtage n'a aucune action perſon-

nelle, ni contre le Capitaine qui avoit agi en nom qualifié, ni contre les Aſſureurs qui n'avoient pas pris la compoſition à leur profit ; mais il a action directe contre les Propriétaires du Navire & les Chargeurs.

1°. C'eſt en qualité de Prépoſé des Armateurs & des Chargeurs, que le Capitaine a racheté le Navire ; ou plutôt c'eſt par ſon miniſtere qu'ils l'ont eux-mêmes racheté. Ils l'ont acquis de nouveau. Ils en ont fait l'achat des mains de l'Ennemi. Ils doivent donc en payer le prix, & en courir les riſques.

2°. Les Propriétaires qui abandonnent le Navire & le fret, ne ſont pas tenus *des faits du Maître*, lorſqu'il s'agit d'un fait qui excédoit les bornes de l'autorité dont la Loi l'avoit revêtu. Mais le Capitaine a racheté le Navire, en qualité de Prépoſé des Armateurs & des Chargeurs. Ils doivent donc, malgré le défaut de ſuccès, ratifier ce qui a été opéré de bonne foi : *Sufficit utiliter negotium geſtum, licet diverſus exitus ſit.* L. 12, §. 2, ff. *de negot. geſt.*

3°. On n'eſt ſoumis aux frais de recouvrement, que juſques à la concurrence de la valeur des effets recouvrés : mais une fois qu'ils ſont recouvrés, la perte ultérieure eſt pour le compte de ceux à qui ils appartiennent.

4°. En établiſſant un Capitaine, ou en lui confiant ſes effets, on eſt préſumé lui avoir déféré tous les pouvoirs que la Loi lui donne. On auroit pu lui défendre de convenir d'une rançon, dans le cas qu'il ſeroit pris. On ne le lui a pas défendu ; & par cela ſeul on lui a permis de racheter le Navire. Il l'a acheté pour compte de ſes Mandants. Ils doivent donc payer le prix d'une acquiſition, qui leur étoit devenue propre, & dont ils auroient perçu le bénéfice, ſi le Navire racheté fût revenu à bon port.

Si dans un temps utile il ne leur a été poſſible, ni de notifier le rachat à leurs Aſſureurs, ni de pourvoir à leur intérêt par de ſecondes Aſſurances, (*ſuprà ch.* 8, *ſect.* 6, §. 2), cet accident eſt une ſuite de leur expédition maritime. Ils auroient pu le prévoir, ſoit en prohibant tout rachat au Ca-

pitaine, ſoit en inſérant dans les Aſſurances primitives, quelque pacte qui les eût mis à couvert de ce ſurcroît de perte; car le naufrage du Navire racheté, n'altere en rien l'obligation contractée envers le Corſaire ennemi. Elle doit être remplie, quand même l'ôtage viendroit à mourir, ou qu'il prendroit la fuite. *Suprà* §. 7 & 8.

S'il s'enfuit, il viole les droits de la guerre. S'il meurt, on ſe trouve au cas du gage qui périt par cas fortuit; la créance n'en ſubſiſte pas moins. *Quæ fortuitis caſibus accidunt, cùm prævideri non potuerint, nullo bonæ fidei judicio præſtantur: & ideò creditor pignora quæ hujuſmodi caſu interierint, præſtare non compellitur: nec à petitione debiti ſubmovetur; niſi inter contrahentes placuerit, ut amiſſio pignorum liberet debitorem.* L. 6, C. *de pignor. act.*

M. M. Faure & Dragon, Négocians diſtingués de notre Place, furent bien-aiſes d'écrire à leurs Correſpondans à Londres, pour ſavoir quelles ſont ſur ce point les Loix d'Angleterre. Voici la réponſe qu'ils reçurent de la part de M. M. Charles Loubiere, Teiſſier & Compagnie.

Londres le 11 *Octobre* 1782.

» Les Propriétaires du Vaiſſeau ſont abſolument obligés » d'acquitter la traite du Capitaine, pour le montant de la » rançon; & par-là procurer la décharge de l'ôtage. Ici en » Angleterre, *la loi les y oblige.* Et quant à leur rembourſement, ils doivent s'adreſſer à leurs Aſſureurs, tant pour » le montant de la rançon, que pour la perte du Vaiſſeau.

» Mais il n'eſt pas décidé ici, ſi les Aſſureurs doivent payer » au-delà de 100 pour 100; & il y a même dans ce moment deux cas indécis au Café de Lloyds (qui eſt le Café » des Aſſureurs) pour ſavoir combien les Aſſureurs ſont obligés » de payer.

» *Le naufrage n'éteint nullement le billet de rançon.* Cet » Acte étant celui du Capitaine pour le bien des Propriétaires,

» ces derniers en ſont reſponſables, comme s'ils l'avoient fait » eux-mêmes ».

Les deux cas dont cette lettre parle, ne ſeroient peut-être pas *indécis*, ſi la police d'Aſſurance renfermoit la clauſe qu'on trouve dans la Formule de Londres, rapportée *ſuprà ch.* 2, *ſect.* 3, *pag.* 40, où il eſt dit, » qu'en cas de perte ou » malheur, il ſera permis aux Aſſurés, à leurs Facteurs, » Serviteurs & Prépoſés, de faire tout le requis & néceſ- » ſaire pour la défenſe, *ſauve-garde*, *recouvrement dudit* » *Vaiſſeau & de ſon chargement*, ſans préjudice de cette Aſ- » ſurance; & nous contribuerons chacun à prorata des ſommes » par nous reſpectivement aſſurées, aux frais & dépenſes faites » à cette occaſion ».

D'après un pareil pacte, il ne paroît pas douteux que ſi le Navire racheté périt, les Aſſureurs ne ſoient obligés de contribuer aux frais de *recouvrement*, à proportion des ſommes par eux aſſurées, & *au-delà de* 100 *pour* 100 : par exemple, le Vaiſſeau & la cargaiſon valoient 100000 liv. Le Capitaine a promis 40000 liv. pour prix de la rançon: Les Aſſurances ſe montoient à 50000 liv. Les Aſſureurs devront payer la ſomme par eux aſſurée . . . . L. 50000

Et pour la demi du billet de rançon . . . . L. 20000

Total . . . . . L. 70000

parce que telle a été la loi de leur Contrat. La même regle ſeroit obſervée dans les Places du Royaume où les Aſſureurs ſe ſoumettent à une ſemblable obligation.

Mais parmi nous, les Aſſureurs ne ſeroient pas tenus au-delà des ſommes aſſurées, parce qu'ils ne s'obligent jamais à rien de plus. *Vid. infrà ch.* 17; *ſect.* 7, §. 5.

§. 13. Ancien Réglement au ſujet du rachat.

Dans le Guidon de la Mer, *ch.* 6, *art.* 3 & 4, on trouve un ancien Réglement au ſujet du rachat; en voici la teneur.

» Si le Navire eſt en lieu que le Maiſtre puiſſe donner » advertiſſement de ſon infortune à ſon Marchand, & que

» ſans danger, à cauſe du ſéjour, il peut attendre la réponſe, » il ne doit payer la compoſition, & ſe haſarder derechef » à la mer, juſqu'à ce qu'il ait advis de ſon Marchand char- » geur; lequel communiquera le tout à ſes Aſſureurs, afin » d'avoir le conſentement & nouveau pouvoir de pourchaſſer » & conclure, ou ratifier le rachapt, ſelon que la néceſſité » le requerra; mais s'il eſt en lieu dont il ne puiſſe donner » advis ſi promptement, qu'il y ait danger à la demeure : le » Maiſtre du Navire prendra le conſeil de ſept les plus ſuf- » fiſans de ſon Equipage, s'ils trouvent que pour le bien » & profit de la marchandiſe & nef, il faille faire ledit ra- » chapt pour eſviter la perte totale : ils pourront en telle » néceſſité compoſer juſques à la concurrence de 25 pour 100, » que les Aſſureurs ſeront tenus courir, encore qu'ils n'aient » donné leur conſentement.

» S'il n'y a Aſſurance faite, le Marchand chargeur ſera » tenu d'accepter & payer les lettres d'eſchange qui, pour » ce, ſeront remiſes ſur lui, à la raiſon deſdits 25 pour 100, » & à la valeur de ſa marchandiſe : les Bourgeois de la nef » fourniront ſemblablement 25 pour 100 à la valeur de leur » Navire, ou total fret, ou y renonceront.

» Le tout à peine de payer tous les deſpens, domma- » ges & intérêts du change & rechange, proteſtations » & courſes, s'il y a Aſſurance, combien que la lettre d'eſ- » change s'adreſſe au Chargeur : toutesfois les Aſſureurs ſe- » ront tenus nantir chacun les 25 écus pour 100 des ſom- » mes qu'ils auront aſſeurées. Sauf par après à compter exac- » tement, s'il y a plus ou moins pour la répartition de ce » qu'il faut pour la contribution du Navire & marchandiſes, » afin que rien ne retarde le payement.

» Le même ſera permis au Facteur ou Commiſſionnaire, » qui va pour la conduite ou négociation de la marchan- » diſe; pourvu qu'il n'y ait ſuſpicion de dol & de fraude, » & qu'ainſi le faire il fut de beſoin pour la ſalvation du » reſte ».

Il réſulte de cet ancien Réglement : 1°. que le Capitaine

ne doit point racheter le Navire ſans le conſentement des Propriétaires, s'il eſt *en lieu d'où il puiſſe leur donner avis de ſon infortune.* Ceux-ci peuvent alors le notifier aux Aſſureurs, *afin d'avoir leur conſentement.*

2°. Si le Capitaine eſt en lieu d'où il ne puiſſe informer de ſon infortune ſes Armateurs, *il prendra l'avis des plus ſuffiſans de ſon Equipage; & s'ils trouvent que pour le bien & profit de la marchandiſe & de la nef, il faille faire ledit rachat pour éviter la perte totale*, il pourra le faire.

3°. Il n'étoit permis au Capitaine de *compoſer* que *juſques à la concurrence de* 25 *pour* 100. Aujourd'hui il ſuffit que le Capitaine ait agi pour le mieux; à moins que par le raccord, ſes pouvoirs n'euſſent été limités.

4°. Dans le même cas où on n'avoit pu notifier la priſe aux Propriétaires, les Aſſureurs étoient tenus du rachat, *encore qu'ils n'y euſſent pas donné leur conſentement* : mais cette obligation dérivoit du pacte contenu dans la Formule de Rouen; par lequel ils avoient déféré *pouvoir au Capitaine, en cas que fortune advienne, de mettre la main pour la récupération* de la choſe aſſurée, *tant en leur profit qu'en leur dommage.* Parmi nous, les Aſſureurs ne s'obligent à rien de pareil; & s'ils ne prennent point la compoſition à leur profit, ils ne s'expoſent pas à payer au-delà des ſommes par eux ſouſcrites.

5°. Les Armateurs *& les Marchands Chargeurs ſont tenus d'accepter & payer les lettres de change, qui pour ce ſeront remiſes ſur eux.* Ils y ſont obligés, quoique le Navire racheté périſſe dans la traverſée, ainſi qu'on l'a vu ci-deſſus.

SECTION XXII.

Navire conduit chez l'Ennemi, & enſuite relâché.

Dans une de mes Conſultations que M. Valin rapporte, *tom.* 2, *pag.* 115, je diſois » que la priſe s'opére dès que

» par force, on saisit un Vaisseau *en pleine mer*, & que » l'empêchant de naviguer à son dernier reste, & au lieu de » sa destination, on le conduit dans un autre endroit ».

L'accident de prise est alors consommé, quoique le Navire soit ensuite relâché par un Jugement qui déclare la prise illégitime, ou par quelqu'autre événement.

§. 1. Y a-t-il lieu au délaissement ?

Premiere question. Ce Jugement ou cet événement quelconque, altérent-ils la faculté que l'article 46, *h. t.*, donne à l'Assuré de faire son abandon.

Il a été plusieurs fois décidé, que les Assureurs ne peuvent se dispenser de payer les sommes par eux assurées, sous prétexte que le Navire a été relâché par le Capteur, ou délivré de ses mains.

Premiere décision. Le sieur Jean-François Tiran s'étoit fait assurer, de sortie du Levant jusqu'à Marseille, 71000 liv. sur le corps & les facultés de la Corvette *la Marianne*, Capitaine Gameau.

Ce Navire fut pris par une Frégate Angloise, & conduit à Mahon.

Le délaissement fut fait aux Assureurs.

La conquête de Minorque par le Maréchal de Richelieu, procura la liberté à la Corvette, qui revint à Marseille encore toute chargée.

Les Assureurs attaqués en payement des sommes assurées, soutenoient que le Navire avoit recouvré son premier état par droit de postliminie ; que l'accident étoit effacé ; & qu'ils n'étoient obligés à rien payer, pas même les avaries dont ils étoient exemptés par un pacte de leur police.

Sentence du 18 Avril 1757, qui les condamna à payer les sommes assurées, sous la déduction du produit du Navire & des effets assurés, dont le sieur Tiran avoit eu la permission pendant procès de faire faire la vente judiciaire pour le compte de qui de droit.

Seconde décision. Le sieur Barthelemy Benza fit assurer, pour compte du Capitaine Laurent Ghiglino, Gênois, de sortie de Marseille jusqu'aux Isles Françoises, 26200 liv. sur le corps,

& 11000 liv. ſur le quint des facultés du Vaiſſeau *l'Immaculée Conception & St. Ignace de Loyola*, commandé par ledit Capitaine.

Ce Navire fut pris par deux Senauts Anglois, & conduit à la Nouvelle-York. Le Capitaine obtint la main-levée de ſon Vaiſſeau, & du quint de la cargaiſon.

Benza fit abandon aux Aſſureurs, & ſe pourvut contr'eux en payement des ſommes aſſurées.

Les Aſſureurs diſoient que le Navire reconnu Gênois par les Anglois, n'avoit pas été pris, mais qu'il avoit été ſimplement arrêté à cauſe des quatre quints des marchandiſes qui appartenoient à des François; que le Navire & les effets aſſurés pour compte de Ghiglino ayant été relâchés, les choſes avoient été rétablies, à l'égard de l'Aſſuré, dans leur premier état; que par conſéquent l'Acte de délaiſſement étoit nul, & devoit être caſſé.

Sentence du 27 Juillet 1758, confirmée par Arrêt du 3 Mars 1759, au rapport de Mr. de Corriolis, qui condamna les Aſſureurs à payer à Benza les ſommes aſſurées, ſauf à eux à ſe faire rendre compte de la valeur du Navire & des effets relâchés, relativement à leur riſque. *Vide* Valin, *art.* 45, *pag.* 93.

Troiſieme déciſion. Arrêt du 21 Mai 1760, rendu en faveur du ſieur Bonnet de la Ciotat, qui décida que le donneur à la groſſe a action contre ſes Aſſureurs, par la ſeule priſe du Vaiſſeau, quoique relâché enſuite. Les Aſſureurs ne peuvent pas le renvoyer ſur le Capitaine qui avoit reçu les deniers à la groſſe : car le ſiniſtre rompt le voyage; & dès-lors le Capitaine devient le gereur de qui de droit.

Quatrieme déciſion. Le Chebec *le St. Charles*, appartenant à des Sujets du Roi de Sardaigne, & commandé par le Capitaine Jacques Perſile, Savoyard, ſe trouvoit à Alicante. Divers Négocians du lieu y chargerent pour leur compte des marchandiſes qu'ils firent aſſurer à Marſeille où le Navire devoit ſe rendre. Il fut pris par les Anglois, détenu pendant un

an

an à Gibraltar, & enſuite relâché, *comme étant ledit Bâtiment & la cargaiſon de propriété neutre.*

Dès qu'on eut à Marſeille la nouvelle de cette priſe, le délaiſſement fut fait aux Aſſureurs. Sentences des 12 Mars & 26 Avril 1762 (confirmées par Arrêt du 27 Juin 1763) qui condamnerent les Aſſureurs au payement des ſommes aſſurées, ſauf leurs droits ſur la choſe relâchée.

§. 2. Peut-on demander aux Aſſureurs qui ſont *francs d'avarie*, la contribution aux frais & dommages occaſionnés par la priſe ſuivie de relâche?

Seconde queſtion. Si les Aſſureurs ſont *francs d'avarie*, peut-on, au lieu de leur faire délaiſſement du Navire relâché, les obliger à payer les frais & dommages occaſionnés par la priſe?

En Juillet & Août 1748, on avoit fait des Aſſurances, de ſortie des Iſles Françoiſes juſqu'à Bourdeaux ou Marſeille, ſur le corps & facultés de la Pinque *le St. Charles*, Capitaine Jean-Jacques Ollive, avec clauſe *franc d'avarie.* Le 4 dudit mois d'Août 1748, la paix fut publiée à la Martinique.

Le 5, le Capitaine Ollive partit de cette Iſle. Le 6, étant entre Antigue & Montſerat, un Corſaire Anglois le prit & le conduiſit à Peneſton, une des Iſles Vierges. Là, le Capteur amarina la priſe pour la Nouvelle York, n'ayant laiſſé ſur la Pinque *le St. Charles*, de l'Equipage François, que Bondy, Nocher, le Charpentier, & un Matelot.

Le Capitaine Ollive & le reſte de ſes Gens, furent laiſſés à St. Thomas, Iſle Danoiſe. Ils ſe rendirent à la Guadeloupe où ils firent leur Conſulat.

Le Nocher Bondy arrivé à la Nouvelle York obtint un Jugement du Tribunal Supérieur, qui relâcha la priſe, & condamna le capteur aux dommages & intérêts.

Le 20 Octobre ſuivant, Bondy partit avec la Pinque, après avoir inutilement réclamé ſes adjudications.

Le Capitaine Ollive, qui ignoroit ce qui s'étoit paſſé à la Nouvelle York, ſe rendit à la Martinique. Il s'adreſſa à M. de Caylus, qui lui fit affréter un Parlementaire pour aller réclamer ſon Bâtiment. Le Parlementaire arriva à la Nouvelle

York, mais la Pinque en étoit déja partie ſous le commandement de Bondy, qui arriva à Marſeille.

Le Nocher Bondy fit faire un rapport d'eſtimation des effets pillés par les Gens du Corſaire, & requit le Réglement de l'avarie groſſe. Le Capitaine Ollive arrivé à Marſeille, intervint dans l'inſtance, & requit de ſon chef le Réglement d'avarie groſſe pour toutes les dépenſes qui avoient eté faites depuis la priſe, tant par le Navire, que par lui-même, dans l'objet de recouvrer la Pinque.

Les ſieurs Lemaire pere, fils & Compagnie, Propriétaires de la Pinque & de la cargaiſon, attaquerent leurs Aſſureurs. Ceux-ci oppoſoient la claufe *franc d'avarie*. On leur répondit qu'il s'agiſſoit d'un ſiniſtre majeur, & que toutes les dépenſes qui avoient été faites, l'avoient été dans l'objet de recouvrer la *priſe*.

Sentence du 3 Août 1750, qui condamna les Aſſureurs à payer la contribution réglée à 16 liv. 8 ſols pour 100.

Arrêt du 30 Juin 1751, au rapport de M. Barlatier Dumas, qui confirma la Sentence.

Je parlerai *infrà ſection* 46, de la clauſe *franc d'avarie*, où il s'agira encore de ce même Arrêt que je viens de rapporter. Voyez de plus le *ch.* 17, *ſect.* 2.

§. 3. Salaires & nolis ſont-ils ſuſpendus pendant la détention du Navire pris, & enſuite relâché ? Navire *pris*, non dans l'objet de le confiſquer, mais bien dans l'objet de confiſquer la cargaiſon.

Troiſieme queſtion. Pendant le temps que le Navire eſt détenu dans le Pays du capteur, les ſalaires de l'Equipage, & les nolis à mois ſont-ils ſuſpendus ?

La guerre étoit déclarée entre l'Eſpagne & la Régence d'Alger. Le Bey avoit beſoin d'un Navire neutre pour conduire ſon Ambaſſadeur à Conſtantinople, & en rapporter des mâtures & autres effets.

Le Navire *le Septimane*, Capitaine Seren, fut affrété à Marſeille moyennant le nolis de 6000 liv. pour chaque mois, à compter depuis ſon départ de Marſeille, juſqu'à ſon retour de Conſtantinople à Alger.

Le Navire, parti de Marſeille, toucha à Alger, reçut l'Ambaſſadeur du Bey, & arriva à Conſtantinople.

Cet Ambaſſadeur ayant rempli ſa miſſion, fit charger dans le Navire, des mâts, du fer en barre, du fil de carret, & des pieces de coton. On remit à la voile. On eut la rencontre de deux Frégates Eſpagnoles, qui viſiterent *le Septimane*, & le conduiſirent à Carthagêne, ſous prétexte *que la cargaiſon leur paroiſſoit être de contrebande.*

Cette cargaiſon fut ſequeſtrée à terre. Le Capitaine ſéjourna à Carthagêne pendant environ cinq mois. Enfin, par l'entremiſe de l'Ambaſſadeur de France, les effets ſequeſtrés furent relâchés.

La cargaiſon fut remiſe à bord : l'Ambaſſadeur du Bey, dont la perſonne avoit été reſpectée, ſe rembarqua. On arriva à Alger. Le Bey ne voulut payer au Capitaine rien de plus que 2500 ſequins Algériens. Le Navire revint à Marſeille.

Les Matelots préſenterent Requête en payement de leurs ſalaires pour tout le temps du voyage.

Le Capitaine Seren appella au procès la veuve Dangalliere & Compagnie, qui avoient affrété *le Septimane*, pour compte du Bey. Il requit qu'ils fuſſent condamnés au payement du fret, à raiſon de 6000 liv. par mois depuis le 27 Septembre 1775, époque du départ de Marſeille, juſqu'au 30 Septembre 1776, époque de l'entier déchargement de la cargaiſon à Alger.

La veuve Dangalliere & Compagnie invoquoient contre l'Equipage l'art. 5, *tit. de l'engagement des Matelots*, qui décide, que » ſi le Vaiſſeau eſt arrêté par ordre ſouverain pen» dant le cours du voyage, le loyer des Matelots en» gagés au mois courra par moitié pendant le temps de » l'Arrêt ».

Et contre le Capitaine, ils invoquoient l'article 16, *tit. du fret*, qui veut que » ſi le Vaiſſeau eſt arrêté par ordre » ſouverain dans le cours de ſon voyage, il ne ſoit dû » aucun fret pour le temps de ſa détention, s'il eſt affrété au » mois ».

Or, diſoient-ils, c'eſt ici un *Arrêt*, non une *priſe*, puiſ-

que les Eſpagnols n'avoient jamais eu l'idée de confiſquer le corps du Navire, & qu'ils l'avoient laiſſé libre à Carthagène, dès que les effets tancés de contrebande eurent été mis à terre.

On répondoit 1°. que ſuivant la définition ci-deſſus rapportée, il s'agiſſoit d'une priſe, & non d'un ſimple Arrêt. 2°. Que les articles allégués étoient au cas de l'Arrêt proprement dit. 3°. Que l'Arrêt ſuſpend le voyage, mais que la priſe ſuivie de relâche, ne fait que le prolonger &c.

Sentence du 4 Mai 1777, confirmée par Arrêt du 7 Juillet 1778, au rapport de M. Pazery de Thorame, qui entérina la Requête des Matelots, & celle du Capitaine Seren.

De cette déciſion, on doit conclure que ſi le délaiſſement du Navire *le Septimane* eût été fait aux Aſſureurs, ils auroient été condamnés à payer les ſommes aſſurées. Mais les ſieurs Grenier freres, qui étoient les Armateurs, aimerent mieux profiter du nolis important de 6000 liv. par mois, pour tout le temps du voyage, que de faire le délaiſſement qui les eût privé d'un ſi grand bénéfice.

On ne peut ſe diſſimuler que, par rapport au Navire, c'étoit ici une eſpece d'Arrêt de Prince, opéré pendant le cours du voyage. Mais comme l'objet principal des Eſpagnols avoit été de prendre & de confiſquer la cargaiſon, cette eſpece d'Arrêt, dont l'Ordonnance ne parle pas, étoit une ſuite de la *priſe* même, & devoit, ſuivant notre Juriſprudence, être placée dans la cathégorie des ſiniſtres de ce genre.

Quatrieme queſtion. Un Navire eſt pris par les Anglois, & conduit à Livourne. Après ſept mois de litige, il eſt relâché. Il revient à Marſeille. Les Matelots demandent leurs ſalaires. Il fut queſtion de ſavoir s'ils devoient contribuer aux frais conſidérables qui avoient été faits pour parvenir à la relâche.

Sentence du 11 Octobre 1748, rendue par notre Amirauté, qui condamna le Capitaine à payer les ſalaires à plein, attendu que l'art. 20, *tit. du loyer*, ne ſoumet les ſalaires qu'à

la ſeule contribution au *rachat*. Or, ce n'étoit pas ici un rachat véritable, mais une relâche, dont les frais ne doivent point, ſans un texte exprès, ébrecher les ſalaires qui ſont très-favorables par eux-mêmes. On ſe trouvoit donc dans la diſpoſition du droit commun, ſuivant lequel, » quand il ne ſe » ſauveroit de la nef qu'*une table ou un clou*, il ſeroit entié- » rement affecté aux ſalaires ». Conſulat de la Mer, *ch.* 135. Cleirac, *pag.* 15, 46 & 419.

SECTION XXIII.

De la Recouſſe.

Commençons par examiner quelques points préliminaires.

§. 1. La guerre légitime eſt un moyen d'acquérir.

Suivant la coutume générale des Nations, quiconque fait la guerre dans les formes, & avec autorité publique, devient maître de ce qu'il prend ſur l'Ennemi. *Jure gentium, non tantùm is qui ex juſtâ cauſâ bellum gerit, ſed & quivis in bello ſolemni, & ſine fine modoque, dominus ſit eorum quæ hoſti eripit. . . . . Quod, dominium quoad effectus externos, licet appellare.* Grotius, *lib.* 3, *cap.* 6, §. 1 & 2. Puffendorf, *liv.* 8, *ch.* 6, §. 17. Vattel, *liv.* 3, *ch.* 13 *&c.*

Suivant le droit des gens, la choſe priſe ſur l'Ennemi appartient-elle *ſur le champ* au capteur ?

Les Loix Romaines diſent que par le droit des gens, ce qui eſt pris ſur l'Ennemi, appartient ſur le champ au capteur. *Quæ ex hoſtibus capiuntur, jure gentium* STATIM *capientium fiunt.* L. 5, §. 7, ff. *de adquir. rer. domin.*; §. 17, *inſt. de rer. diviſ.*

Ce mot *ſtatim* a reçu diverſes interprétations. Il eſt des Docteurs qui, ſoutiennent que la choſe priſe ſur l'Ennemi, appartient au capteur dans l'inſtant que le capteur s'en eſt emparé, ſans intervalle de temps, & avant même qu'il l'ait portée en lieu de ſûreté. Burlamaqui, *Droit Polit.*, *part.* 6, *ch.* 7, *n.* 16. Luzac *ſur* Wolf, §. 1204. Le Chevalier d'Abreu, *part.* 1, *ch.* 3, §. 5.

D'autres Docteurs ſoutiennent, que la choſe priſe n'appar-

tient en capteur qu'après qu'il l'a portée en lieu de ſûreté, & miſe à couvert des pourſuites de l'Ennemi. Grotius, *liv.* 3, *cap.* 6, §. 3. Puffendorf, *liv.* 8, *ch.* 6, §. 17. Vattel, *liv.* 3, *ch.* 13, *n.* 196.

On pourroit appuyer ce ſecond avis ſur divers Textes du Droit Romain.

Le mot *prendre*, dit la Loi 71, ff. *de verb. ſig.*, doit être entendu d'une priſe ſuivie de l'effet. *Capere, cùm effectu accipitur.*

Le priſonnier de guerre ne devenoit captif, & ne ceſſoit d'être citoyen, qu'après qu'il avoit été conduit dans le camp ennemi : *inter præſidia ;* ou dans le Pays ennemi : *ubi fines noſtros exceſſit.* Juſqu'alors il étoit préſumé jouir de ſa liberté légale : *manet civis.* L. 5, §. 1, *& Loi* 19, §. 3, ff. *de captivis & poſtl.*

Enfin, un troiſieme avis (qui eſt adopté dans la pratique actuelle, ainſi qu'on le verra bientôt) eſt que la choſe priſe, n'eſt cenſée appartenir au capteur, qu'après qu'il l'a gardée en ſon pouvoir pendant *vingt-quatre heures*, quoiqu'il ne l'ait pas encore miſe en lieu de ſûreté.

A l'appui de ce dernier avis, on peut également alléguer des Textes du droit : *Quod dixi, STATIM, cum aliquo temperamento temporis intelligendum eſt.* L. 1, §. 8, ff. *ad L. falcid.* L. 105, ff. *de ſolut. & liber.*

Suivant le droit naturel, mon Compatriote qui reprend de l'Ennemi la choſe dont j'avois été dépouillé, doit-il me la rendre?

Mon Compatriote qui reprend des mains de l'Ennemi la choſe qui m'avoit été enlevée, peut-il ſe l'approprier ſans violer le droit naturel?

Cette queſtion eſt beaucoup agitée parmi les Docteurs, ainſi qu'on le voit par ce qu'en diſent Grotius, *liv.* 3, *ch.* 16. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 4, *n.* 40; *cap.* 5, *n.* 75. Vattel, *liv.* 3, *ch.* 13, *n.* 196. Le Chevalier d'Abreu, *part.* 2, *ch.* 5, §. 2. Cleirac, *de la Juriſdiction, art.* 34, *pag.* 452 &c.

Lorſqu'il s'agit d'une choſe qui avoit été enlevée par des Pirates, & qui leur a été repriſe, nul doute qu'elle ne doive être reſtituée à l'ancien Maître, ainſi qu'on le verra dans la Section ſuivante.

Mais, puiſque l'ennemi, revêtu d'autorité publique, étoit devenu *jure belli*, Propriétaire de la choſe qu'il avoit priſe, il s'enſuit que ceux qui la lui reprennent, en deviennent Propriétaires à leur tour (ſauf les modifications dont je parlerai bientot). Ils peuvent donc, ſans bleſſer l'équité naturelle, la garder & en priver l'ancien Maître, leur Compatriote.

§. 2. Ordonnances du Royaume au ſujet de la recouſſe.

Voyons maintenant ce que les Loix du Royaume ont preſcrit au ſujet de la recouſſe.

Ordonnance d'Henri III, en Mars 1584, *art.* 61. » Si aucun Navire de nos Sujets pris par nos Ennemis, a été entre leurs mains *juſques à vingt-quatre heures*, & après, qu'il ſoit recous & repris *par aucuns de nos Navires de guerre* ou autres de nos Sujets, la priſe ſera déclarée bonne : mais ſi ladite repriſe eſt faite *auparavant les vingt-quatre heures*, il ſera reſtitué avec tout ce qui étoit dedans, & en aura toutefois le Navire de guerre qui l'aura recous & repris, le tiers ».

Ordonnance de la Marine, tit. des priſes, art. 8. » Si aucun Navire de nos Sujets eſt repris ſur nos ennemis, *après qu'il aura demeuré entre leurs mains pendant vingt-quatre heures*, il ſera reſtitué au Propriétaire avec tout ce qui étoit dedans, à la réſerve du tiers qui ſera donné au Navire qui aura fait la recouſſe ».

Ordonnance du 15 *Juin* 1779.

„ Le Roi s'étant fait repréſenter
„ ſon Ordonnance du 28 Mars
„ de l'année derniere, concernant
„ les priſes faites en mer par ſes
„ Vaiſſeaux, Frégates, & autres
„ Bâtimens de guerre, par laquelle
„ Sa Majeſté a bien voulu faire
„ aux États-Majors & équipages
„ preneurs, l'abandon de la totalité des Bâtimens de guerre & Corſaires enlevés ſur ſes ennemis, & des deux tiers du produit des Navires Marchands; Sa Majeſté auroit reconnu qu'elle n'a rien ſtatué par cette Ordonnance, ſur les repriſes qui ſeroient faites par leſdits Vaiſſeaux & Frégates; & elle a jugé néceſſaire de faire connoître ſes intentions à ce ſujet,

„ en ſe réſervant d'accorder aux „ équipages de ſes Vaiſſeaux & „ Frégates, telle gratification qu'il „ appartiendra, ſur le prix deſdites „ repriſes & de leur cargaiſon, „ *leſquelles continueront d'appartenir „ & d'être adjugées à Sa Majeſté, „ comme par le paſſé.* Elle a or- „ donné & ordonne : que les Ré- „ glemens concernant la recouſſe, „ continueront d'être obſervés ſui- „ vant leur forme & teneur; en „ conſéquence, lorſque les Navires „ de ſes Sujets auront été repris „ par les Corſaires armés en courſe „ contre les Ennemis de l'État, „ *après avoir été vingt-quatre heures „ en leurs mains*, ils leur appar- „ tiendront en totalité ; mais dans „ le cas où la repriſe aura été „ faite avant les vingt-quatre heu- „ res, le droit de recouſſe ne ſera „ que du tiers de la valeur du „ Navire recous & de ſa cargai- „ ſon. En ce qui concerne les re- „ priſes faites *par les Vaiſſeaux*, „ *Frégates ou autres Bâtimens de „ Sa Majeſté*, le tiers ſera adjugé „ à ſon profit pour droit de re- „ couſſe, ſi elle eſt faite dans les „ vingt-quatre heures ; & après „ ledit délai, la repriſe ſera ad- „ jugée en totalité à Sa Majeſté, „ ſans que les États-Majors deſdits „ Vaiſſeaux & Frégates puiſſent y „ rien prétendre : ſe réſervant Sa „ Majeſté d'accorder aux équipa- „ ges, une gratification proportion- „ née à la valeur du Bâtiment & „ de ſa cargaiſon, d'après les con- „ noiſſemens & factures, comme „ auſſi de donner aux États-Ma- „ jors des Vaiſſeaux qui auront „ fait les repriſes, & qui auroient „ eu ſoin de ſe diſtinguer par des „ actions de valeur, telles graces „ ou récompenſes que Sa Majeſté „ aviſera bon être, ſuivant les cir- „ conſtances.

„ Veut & ordonne Sa Majeſté, „ que la préſente Ordonnance ait „ lieu pour toutes les repriſes qui „ auroient pu être faites depuis le „ commencement des hoſtilités.

„ Mande & ordonne, Sa Ma- „ jeſté, à Monſieur le Duc de Pen- „ thievre, Amiral de France, aux „ Vices-Amiraux, Lieutenans-Géné- „ raux, Chefs d'Eſcadre, Capitai- „ nes & autres Officiers de ſes „ Vaiſſeaux, commandant ſes Vaiſ- „ ſeaux, Frégates & autres Bâti- „ mens ; aux Commandans des „ Ports, aux Intendans de la Ma- „ rine, Commiſſaires-Généraux des „ Ports & Arſenaux, Ordonna- „ teurs, aux Officiers des Siéges „ d'Amirautés, & à tous autres „ qu'il appartiendra, de tenir la „ main, chacun en droit ſoi, à l'e- „ xécution de la préſente Ordon- „ nance.

Fait à Verſailles le 15 Juin 1779. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, DE SARTINE.

Lettre

Lettre de M. de Sartine, Miniſtre de la Marine, du 30 Août ſuivant, aux Chambres du Commerce du Royaume.

„ Vous avez été inſtruits, Meſ-
„ ſieurs, de l'Ordonnance que Sa Ma-
„ jeſté a rendue le 15 Juin dernier,
„ pour les repriſes faites par ſes
„ Vaiſſeaux ; mais comme *elle eſt*
„ *dans l'intention de donner encore*
„ *au Commerce une nouvelle marque*
„ *de ſa protection & de ſa bienveil-*
„ *lance, en faiſant remettre les re-*
„ *priſes aux Armateurs & aux Pro-*
„ *priétaires*, après qu'ils auront payé
„ aux équipages des Vaiſſeaux re-
„ preneurs, telle gratification que
„ Sa Majeſté ſe réſervera d'arbi-
„ trer, il eſt néceſſaire que les
„ Négocians qui ſe trouvent dans
„ votre arrondiſſement, ſoient inſ-
„ truits de la marche qu'ils doi-
„ vent tenir en pareil cas. En con-
„ ſéquence, vous les préviendrez
„ qu'à l'avenir, lorſqu'une repriſe
„ aura été faite par les Vaiſſeaux
„ du Roi, & qu'elle aura été ju-
„ gée par le Conſeil des priſes, il
„ eſt à propos que l'Armateur ou
„ le Propriétaire de cette repriſe,
„ adreſſe ſans délai à M. Chardon,
„ Procureur-Général des priſes,
„ une expédition du Jugement,
„ avec une copie des connoiſſe-
„ mens & factures, ainſi que la li-
„ quidation de tous les frais que
„ la repriſe aura occaſionné, ſoit
„ de la part de l'Adminiſtration,
„ c'eſt-à-dire, du Contrôleur de la
„ Marine ou des Commiſſaires des
„ Claſſes, ſoit de la part des Ami-
„ rautés, afin que ſur le compte
„ qui m'en ſera rendu par ce Ma-
„ giſtrat, & d'après la liquidation
„ des frais que je l'ai chargé de
„ vérifier, je puiſſe propoſer à Sa
„ Majeſté de fixer le montant de
„ la gratification qui doit être
„ payée aux équipages repreneurs,
„ avant la remiſe de la repriſe aux
„ Propriétaires, & que rien n'ar-
„ rête les formalités qui doivent
„ avoir lieu en pareil cas. Il eſt
„ néceſſaire auſſi que les Armateurs
„ ou Propriétaires des repriſes qui
„ auroient été faites avant l'Or-
„ donnance du 15 Juin, ſe faſſent
„ connoître promptement ſelon la
„ forme & la marche ci-deſſus.
„ Vous aurez ſoin, d'après cela,
„ de prendre des meſures pour
„ que les diſpoſitions de cette lettre
„ ſoient connues de tous les Né-
„ gocians.
„ Je ſuis, &c. (*Signé*) DE
„ SARTINE„.

§. 3. Repriſe faite par les Vaiſſeaux du Roi.

Il réſulte de cette lettre, que Sa Majeſté n'a jamais eu intention de s'approprier les repriſes au préjudice de ſes propres Sujets. En effet, ainſi que l'obſerve Valin, *Traité des priſes, ch.* 6, *ſect.* 1, *n.* 8, *pag.* 88, » le Roi a toujours été dans » l'uſage de faire la remiſe du profit de la recouſſe faite par

» ſes Vaiſſeaux, que le Navire pris eût reſté plus de 24 » heures ou non, en la poſſeſſion de l'ennemi; Sa Majeſté » ne croyant pas devoir profiter du malheur de ſes Sujets. » La même choſe ſe pratique depuis long-temps en Eſpagne, » ſuivant la remarque de Cleirac, *pag.* 45. Et M. l'Amiral, » jaloux d'imiter l'exemple du Roi, a eu auſſi la généroſité » de faire la remiſe de ſon dixieme en pareil cas, tant que » ce droit de dixieme a ſubſiſté ».

Et voici comme parle Puffendorf, *liv.* 8, *ch.* 6, §. 22. » Le Souverain étant tenu de mettre en ſureté, & de défen- » dre les biens de ſes Sujets, autant qu'il lui eſt poſſible; il » doit auſſi leur faire recouvrer ce qu'ils ont perdu. Et il » n'importe que ce ſoient les Soldats qui l'ayent repris ſur » l'ennemi: car ils ne ſont que les Miniſtres de l'Etat; & ce » qu'ils prennent, eſt au profit de l'Etat, & non pas pour » eux-mêmes. Or, il ſeroit injuſte, que l'Etat gardât pour » lui les biens dont on avoit dépouillé ſes Sujets; il faut donc » qu'il les rende à ſes anciens maîtres ».

§. 4. Recouſſe faite par un Corſaire après les 24 heures.

Les mêmes conſidérations ne ſe rencontrent pas vis-à-vis des Armateurs particuliers, qui, expoſant leur fortune & leur vie pour courre ſur les ennemis de l'Etat, méritent toute faveur.

Si un Navire François eſt repris ſur les ennemis, *après qu'il aura demeuré entre leurs mains pendant* 24 *heures*, la propriété abſolue en eſt acquiſe à l'Armateur François qui aura fait la recouſſe. C'eſt la diſpoſition des Ordonnances que je viens de citer.

Voici à ce ſujet un trait de généroſité qui mériteroit d'être gravé *in marmore & ære.* Un Navire de Dunkerque fut pris par les Anglois. *Huit jours* après, il fut repris par un Corſaire du même Port. Les Armateurs de ce Corſaire rendirent à l'ancien Propriétaire le Navire repris. » Nous ſouſſignés in- » téreſſés, conſentons, chacun en droit ſoi, & pour ce qui » nous concerne ſeulement, que l'Armateur de notre Cor- » ſaire remette au Propriétaire ſon Navire pris par les enne- » mis, & enſuite repris par notre Corſaire; ce faiſant, bien

» & valablement déchargé envers les ſouſſignés, *qui déſirent* » *bien vivement que les autres intéreſſés ayent pour ce Pro-* » *priétaire les égards & conſidérations attachées à l'eſprit qui* » *concilie les vrais Compatriotes, l'ame de la félicité publique.* » Dunkerque, le 19 Février 1781. *Signés* Delattre, d'Alker- » que, Pierre Brick, les freres Peychiers, Pierre Reynaud, » Aget, Sackmoorter, Pierre Bonnas, Treſca, Connelly & » Jean Rouſſel ».

Si la repriſe a été faite *avant les vingt-quatre heures*, le Navire repris ſera reſtitué au Propriétaire, avec tout ce qui étoit dedans, *à la réſerve du tiers qui ſera donné au Navire qui aura fait la recouſſe.* Ordonnances aux endroits cités *ſuprà* §. 2. Recouſſe, avant les 24 heures.

Vattel, *liv.* 3, *ch.* 14, §. 207, dit que » ceux qui ſe » joignent à nous pour faire la guerre, ne font avec nous » qu'un même parti; la cauſe eſt commune. Le droit eſt un. » Ils ſont conſidérés comme ne faiſant qu'un avec nous. Lors » donc que les perſonnes, ou les choſes priſes par l'ennemi, » ſont repriſes par nos Alliés, nos Auxiliaires, ou retom- » bent de quelque autre maniere en leurs mains, c'eſt pré- » ciſément la même choſe, quant à l'effet du droit, que ſi » elles ſe retrouvoient immédiatement en notre puiſſance: la » puiſſance de nos Alliés & la nôtre n'étant qu'une dans cette » cauſe ». §. 5. Recouſſe faite par un Auxiliaire ou Allié.

Ainſi, tout ce qui eſt dit dans la préſente Section au ſujet du Navire François repris par un autre François, s'applique à la recouſſe du Navire François, faite par un confédéré; *& vice verſâ.*

Malgré la recouſſe opérée dans les 24 heures, on ſe trouve au cas de l'article 48, *h. t.*, qui permet aux Aſſurés de faire le délaiſſement aux Aſſureurs. Ceux-ci ſont alors obligés de payer les ſommes aſſurées; mais le Navire recous leur appartient, à proportion de leur intérêt. §. 6. Action contre les Aſſureurs.

Pour que le Navire repris après les vingt-quatre heures appartienne à celui qui a fait la recouſſe, il faut que la pre- §. 7. Navire pris illicirement, & repris après les 24 heures.

miere priſe ait été légitime. Il en ſeroit autrement, ſi l'ennemi s'étoit emparé du Navire contre les loix de la guerre.

Le 23 Avril 1757, la Barque *la Victoire*, Capitaine Fouquart, pourſuivie par un Corſaire Anglois, ſe refugia ſous la Tour de l'Iſle de Mayorque, où elle mouilla l'ancre, *à la diſtance d'un coup de piſtolet de ladite Tour.* Le Corſaire mit en mer ſa Chaloupe armée, & enleva la Barque, malgré trois coups de canon qui furent tirés de la Tour. Quelques jours après elle fut repriſe par le Capitaine Michel.

Les ſieurs Rougon & Dangalliere, à qui elle appartenoit, la réclamerent. Ils diſoient que par le Droit des gens, chaque Souverain a le domaine des mers adjacentes à ſes Etats : *quæ circa regnum ejus diffunduntur. Suprà ſect.* 19, §. 1.

On ne peut donc, (ſans bleſſer le Droit des gens) ni exercer aucune violence dans les mers des Souverains avec qui on n'eſt pas en guerre, ni par conſéquent y pourſuivre & prendre le Navire qui s'y eſt refugié.

Puiſque la Barque *la Victoire* s'étoit refugiée ſous le canon du Fort de Mayorque, le Corſaire Anglois n'avoit pas eu le droit de s'en emparer. Il avoit agi en Pirate. La priſe étoit nulle & illégitime. On ſe trouvoit donc au cas de l'art. 10, *tit. des priſes.*

Jugement du Conſeil des priſes, rendu en Décembre 1757, qui n'adjugea au Capitaine Michel que le tiers de la valeur de la Barque & de la cargaiſon *pour frais de recouſſe.* Les deux autres tiers reſterent au profit des ſieurs Rougon & Dangalliere, & de leurs Aſſureurs.

§. 8. Recouſſe du billet de rançon, & de l'ôtage.

Divers Auteurs diſent que ſi le Corſaire preneur eſt pris lui-même avec le billet de rançon & avec l'ôtage qui lui avoient été donnés, le nouveau Capteur eſt en droit de retenir cet ôtage, & d'exiger le prix de la rançon. Par ce moyen, le preneur du Corſaire ennemi feroit tout à la fois deux priſes au lieu d'une. Brillon. *V°. Priſe*, *tom.* 5, *pag.* 479, *n.* 3, rapporte un Jugement du Conſeil qui adopta ce ſyſtême, & telle eſt la doctrine de M. Valin, *art.* 8, *titre*

des prises, *pag.* 237 ; *& dans son Traité des prises*, *ch.* 11, *sect.* 2, *n.* 14 ; *& sect.* 3, *n.* 3.

Olea, *tit.* 4, *quest.* 10, examine si les obligations résultant des billets qu'on trouve parmi les dépouilles de l'ennemi, appartiennent au vainqueur ; & au *n°.* 47, il décide que non, parce que le chirographe est la preuve de l'obligation, & non l'obligation même. Le Capteur n'acquiert rien de plus que le butin qu'il prend. Mais les obligations sont des droits métaphysiques, incapables de saisie réelle & proprement dite. *Ex solâ chirographi, seu nominis prædâ & bellicâ apprehensione, nullum jus vel actio adquiritur privato militi, nec per eum Principi belli. Vid.* Pussendorf, *liv.* 8, *ch.* 6, §. 19 *&* 20.

Le Billet de rançon est un morceau de papier, qui n'est ni le Navire racheté, ni la rançon même.

Pour ce qui est de l'ôtage, il seroit étrange qu'il devînt prisonnier de guerre de ses propres compatriotes.

Les droits du Corsaire ennemi se sont évanouis par sa défaite. Les droits du Corsaire ami se bornent aux choses qu'il prend réellement.

Je crois donc que le billet de rançon reste sans valeur, & que l'ôtage recouvre sa liberté, sans que le Capteur ennemi puisse jamais rien demander ; & sans que le Corsaire ami ait à prétendre rien au-delà du butin réel qu'il a fait.

Quoi qu'en dise M. Valin, *art.* 8, *tit. des prises*, je suis persuadé que la décision qu'il rapporte, ne doit pas être entendue dans un autre sens. Un Corsaire de Guernezey avoit rançonné une Barque Françoise venant de Bayonne, pour la somme de 3800 liv. Ce Corsaire fut pris ensuite par la Corvette du Roi *l'Amaranthe*, & l'on trouva à bord l'ôtage & le billet de rançon. M. l'Amiral, en déclarant bonne la prise du Corsaire, adjugea au Roi la rançon, comme faisant partie de la prise ; mais le Roi, par son Ordonnance du 9 Août 1748, annulla le billet de rançon, & déchargea les Propriétaires de la Barque, du payement de la somme de 3800 liv., pour laquelle elle avoit été rançonnée.

Le même Auteur, dans son Traité des prises, *ch.* 11, *sect.*

3, *n.* 3, ſoutient que *le billet de rançon & l'ôtage repréſentent chacun ſéparément & ſolidairement le Navire rançonné; de maniere que la repriſe du Corſaire avec l'un ou l'autre, ſuffit pour fruſtrer de la rançon ce Corſaire, & la faire changer de maître;* & en la Section 2, *n.* 12, il dit que *ſi le Corſaire, en envoyant le billet de rançon à ſon Armateur, avoit auſſi mis l'ôtage à terre, le payement de la rançon ne lui ſeroit pas moins dû, quoiqu'il fût pris dans la ſuite.*

Il ſemble qu'il faut diſtinguer divers cas.

Premier cas. Si l'ôtage mis à terre par le premier Capteur eſt détenu priſonnier, il faudra lui procurer la liberté, ſoit aux dépens du Navire rançonné, ſoit autrement, quand même le billet de rançon ne ſeroit pas trouvé dans le Corſaire pris.

Second cas. Si le billet de rançon a été accompagné d'une lettre de change, tirée par le Capitaine rançonné, & que cette lettre ait été négociée de bonne foi à l'ordre d'un tiers, *valeur reçue comptant*, elle doit être payée par les Propriétaires du Navire rançonné, quoique l'ôtage trouvé dans le Corſaire pris, ſoit devenu libre.

Troiſieme cas. Si la lettre n'a pas été négociée valeur reçue comptant, & que l'ôtage ſoit en liberté, dès-lors le Navire rançonné eſt délié de toute obligation vis-à-vis du Corſaire pris, lequel, par ſa défaite, a perdu les *actions* que la croiſiere lui avoit procuré. Une action eſt un droit intellectuel, également incapable de poſſeſſion manuelle, & de recouſſe phyſique. On n'acquiert dans la guerre que les choſes qu'on prend & qu'on détient réellement: mais ici l'ôtage eſt un ami, & le billet de rançon n'eſt rien de plus qu'un ſimple papier, *Charta.*

§. 9. Navire du Roi repris ſur les ennemis.

L'Ordonnance de la Marine, *tit. des priſes*, *art.* 8 & 10, parle des Navires *des Sujets* du Roi, & ne dit rien des Navires de guerre qu'un Corſaire François auroit repris ſur les ennemis de l'Etat.

Targa, *ch.* 46, *n.* 5, *pag.* 194, ſoutient que le Navire du Roi, repris ſur les ennemis, en quel temps que ce ſoit, rentre dans le domaine du Souverain, ſauf les frais de recouſſe, &

une gratification convenable : *mediante la reintegratione delle ſpeſe, damni & con degno regallo.*

Les Empereurs Romains, ces maîtres du monde, nous apprennent qu'encore que le Souverain ſoit au-deſſus des Loix, il eſt néanmoins de ſa grandeur & de ſa dignité de vivre ſuivant les Loix. *Licet enim legibus ſoluti ſimus, attamen legibus vivimus.* §. *ult. inſt. quib. mod. teſt. infirm.* Ils ont cru qu'en ſe ſoumettant à leur déciſion, ils mettoient, pour ainſi dire, l'Empire au-deſſus de lui-même. *Digna vox eſt majeſtate regnantis, legibus alligatum ſe principem profiteri; adeò de auctoritate juris, noſtra pendet auctoritas; & reverâ majus imperio eſt, ſubmittere legibus principatum.* L. 4, C. *de legib.*

Nos Rois pleins de cette grandeur d'ame & de cette équité ſuprême, n'ont pas ceſſé de tenir le même langage, & de le réaliſer par les effets. Si le cas propoſé ſe préſentoit, le Corſaire qui auroit fait la recouſſe, recevroit une récompenſe digne de ſa bravoure, & proportionnée au ſervice rendu à l'Etat.

SECTION XXIV.

Navire qui, ſans être recous, eſt abandonné par l'ennemi.

L'article 9, *tit. des priſes*, dit : » Si le Navire, ſans être » recous, eſt abandonné par les ennemis, ou ſi par tempête, » & autre cas fortuit, il revient en la poſſeſſion de nos Su- » jets avant qu'il ait été conduit dans aucun Port ennemi, » *il ſera rendu au Propriétaire* qui le réclamera dans l'an & » jour, quoiqu'il ait été plus de vingt-quatre heures entre les » mains des ennemis ».

Ce Navire ſera rendu au Propriétaire, & par conſéquent aux Aſſureurs, ſi le délaiſſement a été fait à ceux-ci.

M. Valin, *tom.* 2, *pag.* 241, compare ce cas à celui du naufrage; & il ſoutient que le tiers de la valeur du Navire ainſi recouvré, appartient à celui qui l'a *ſauvé* des flots.

Mais l'Ordonnance réſiſte à cette comparaiſon. Elle veut, en l'article 9, *tit. des priſes*, que le Navire ſoit *rendu au Propriétaire*; & en l'article 27, au même titre, elle dit qu'il ſera *reſtitué à qui il appartient.*

Le Guidon de la Mer, *ch.* 11, décide également que *la nef abandonnée doit être reſtituée à qui elle appartient.*

Le Conſulat, *ch.* 287, renferme la même déciſion. Il ajoute ſeulement, qu'on doit accorder à celui qui ramene le Navire ainſi délaiſſé par l'ennemi, une honnête récompenſe : *un beveraggio, o ſia regalo;* indépendamment des frais faits à ce ſujet. Targa, *ch.* 46, *n.* 10, *pag.* 197.

La déciſion du Conſulat de la Mer eſt très-juſte. L'Ordonnance ne preſcrit rien de contraire, & doit par conſéquent être entendue relativement à ce que l'équité naturelle avoit déja déterminé ſur ce point. Il faut donc que celui qui ramene à bon port le Navire pris & abandonné par l'ennemi, ſe contente d'une *récompenſe honnête* : toujours inférieure au tiers de la valeur du Navire ramené. Cette récompenſe eſt réglée *arbitrio boni viri.*

Il eſt plus facile de ſentir, que de définir ce qu'on doit entendre par *arbitrium boni viri.* C'eſt l'arbitrage de l'équité même : *arbitrium æquitatis*, comme dit Cujas, *ad L.* 1, ff. *de legat.* 2°.; c'eſt ſe déterminer d'après les lumieres de la raiſon & de la juſtice; c'eſt prononcer une déciſion qui ſoit approuvée par tout homme juſte & éclairé.

Les Docteurs nous apprennent que ce qui n'a pas été preſcrit par le Légiſlateur, eſt laiſſé à l'arbitrage du Magiſtrat : *Judicis officio ſive arbitrio relinquuntur, quæ lege non definiuntur.* La voix du Juge ſupplée alors à celle de la Loi, dont il devient, en quelque maniere, l'aide & le ſecours : *quod à Judice fit, dicitur fieri ab ipſâ lege. Propterea Judex meritò legis auxilium appellatur.* Il doit donc, en pareil cas, ſe diriger par les regles générales du droit, & par l'équité naturelle, ſans s'écarter jamais des bornes légitimes. *Debet Judicis arbitrium eſſe regulatum ſecundùm ſubjectam materiam & ſecundùm jus.*

jus commune. In præſtando arbitrio ſuo metas juris, rationis naturalis, & æquitatis excedere non debet : cum boni viri arbitrio fieri non dicatur, quod ſine ratione fit. Xammar, *de officio judic., part.* 1, *queſt.* 9, *n.* 134. *Vid. infrà ch.* 20, *ſect.* 5, §. 2.

SECTION XXV.

Navire repris par ſon propre Equipage.

Les bêtes ſauvages ne nous appartiennent qu'autant que nous les tenons ſous notre garde ; ſi elles nous échappent, elles recouvrent leur liberté naturelle. *Quid quid eorum ceperimus, eouſquè noſtrum eſſe intelligitur, donec noſtrâ cuſtodiâ coërcetur. Cum verò evaſerit cuſtodiam noſtram, & in naturalem libertatem ſe receperit ; noſtrum eſſe deſinit, & rurſus occupantis fit.* L. 3, §. 2, ff. *de adquir. rer. domin.*

Si le peuple ſubjugué par l'ennemi, ſecoue le joug (à l'exemple de ce que firent les Gênois vis-à-vis des Autrichiens lors de la guerre de 1744), il rentre dans tous ſes droits, & *recouvre ſon premier état.* Vattel, *liv.* 3, §. 213 & 228.

Il en eſt de même des priſonniers qui, ſecouant le joug du Capteur, ſe rendent maîtres de leur propre Navire.

La Pinque *Ste. Anne*, Capitaine Pierre Arnaud, venant de Damiatte, fut priſe par un Corſaire Anglois, qui l'amarina pour Livourne ſous le commandement d'un Officier & de 12 Matelots. Six jours après, les priſonniers qui avoient été laiſſés à bord, trompant la vigilance des vainqueurs, reprirent le Navire, & le conduiſirent à l'Ayaſſe en Corſe ; delà, à Marſeille.

Ils prétendoient que c'étoit une recouſſe faite par eux-mêmes après les 24 heures, & que le tout leur appartenoit, ſuivant l'art. 8, *tit. des priſes.*

Les Propriétaires & les Aſſureurs pour leſquels j'écrivois, répondoient, 1°. que l'art. 8, *tit. des priſes*, parle du *Navire*

qui aura fait la recouſſe, & nullement des priſonniers qui recouvrent leur premiere liberté.

2°. Qu'on ſe trouvoit plutôt au cas de l'art. 9, *tit. des priſes*, où il eſt parlé du Navire pris par les ennemis, & qui *revient par cas fortuit en la poſſeſſion des Sujets du Roi.*

3°. Que les gens de l'Équipage François, étant aux gages du Navire, étoient obligés par état de le conſerver, & par conſéquent de le reprendre, lorſque la choſe eſt poſſible.

4°. Qu'ils avoient agi pour eux-mêmes, puiſqu'ils avoient recouvré leur liberté, leurs hardes, leurs pacotilles, & leurs ſalaires.

Sentence du 8 Janvier 1748, qui, ſans s'arrêter à la Requête des gens de l'Équipage de la Pinque *Ste. Anne*, adjugea cependant 300 liv. de gratification au Capitaine Arnaud, 130 liv. au Nocher, 115 liv. à l'Écrivain, & 100 liv. à chaque Matelot. Le tout indépendamment de leurs ſalaires. Cette Sentence eſt approuvée par M. Valin, *ſur l'art.* 8, *tit. des priſes, & dans ſon Traité des priſes, ch.* 6, §. 1, *n.* 18.

Autre déciſion. En Novembre 1780, la Tartanne *la Vierge du Roſaire*, chargée de cuirs & de barrile, commandée par le Patron Claude Maunier, partit de Marſeille pour ſe rendre à Cannes.

Elle fut priſe par un Corſaire Mahonois, qui l'amarina pour Villefranche.

Huit jours après, le mauvais temps força le Capitaine de la priſe, à relâcher vers Cavalaire, près de St. Tropez.

Le Patron Maunier ſe ſauva à terre. Il trouva quinze hommes de bonne volonté qui, armés de fuſils, entrerent avec lui dans un Bateau, reprirent la Tartanne, & la conduiſirent à St. Tropez. Ils prétendoient qu'elle leur appartenoit par droit de recouſſe.

Les Intéreſſés & les Aſſureurs vinrent me conſulter. Je leur répondis: 1°. Que le Bateau qui avoit fait la repriſe, n'ayant point de lettres de marque, on n'étoit pas au cas de l'Ordonnance. (*Infrà ſect.* 40.)

2°. Que le devoir d'un Capitaine eſt de conſerver, de dé-

fendre, & par conſéquent de recouvrer le Navire à lui confié; qu'il ne peut jamais devenir Corſaire du Navire même dont il avoit été établi *Maître & Patron.*

3°. Que ceux qui avoient donné du ſecours au Patron Maunier, n'avoient pas plus de droit que lui, & qu'ils étoient ſeulement au cas d'être récompenſés.

Le Lieutenant de St. Tropez ordonna que » ſans préjudice » du droit des Parties, la Tartanne ſe rendroit à Cannes, lieu » de ſa deſtination primitive ». Elle s'y rendit, & les choſes furent arrangées relativement à mon avis.

SECTION XXVI.

Navire abandonné par ſon propre Équipage, qui, par crainte de l'Ennemi, ou autre cauſe majeure, s'enfuit à terre.

§. 1. Défenſe au Capitaine d'abandonner ſon Navire ſans néceſſité.

L'art. 26, *tit. du Capitaine*, » fait défenſes aux Capitaines » d'abandonner leur Bâtiment pendant le voyage, pour quel- » que danger que ce ſoit, ſans l'avis des principaux Officiers » & Matelots; & en ce cas, ils ſeront tenus de ſauver avec » eux l'argent & ce qu'ils pourront, des marchandiſes plus pré- » cieuſes de leur chargement, à peine d'en répondre en leur » nom, & de punition corporelle ».

L'Ordonnance de 1400, article 5, & celle de 1584, art. 66, rapportées dans Cleirac, *pag.* 276 & 523, défendent aux Capitaines d'*abandonner le Navire pour eux ſauver, dans le doute que ce ne fuſſent ennemis.*

L'avis des *principaux Officiers & Matelots*, ne ſuffit pas pour que le Capitaine ſe détermine à abandonner le Navire & à s'enfuir. Il faut qu'il y ait juſte cauſe de recourir à une pareille extrêmité. Valin, *ſur l'art.* 26, *tit. du Capitaine.*

La crainte d'être fait eſclave ou priſonnier, eſt une juſte cauſe d'abandonner le Navire & de prendre la fuite, lorſqu'on ſe trouve dans l'impoſſibilité de ſe défendre.

Targa, *cap.* 59, *pag.* 291, dit que la juſte crainte eſt

une eſpece de violence. *La giuſta paura e ſpecie di violenza.* (Elle eſt impérieuſe par elle-même. *Res eſt imperioſa timor.* Martial, *lib.* 11, *Epig.* 59.) De ſorte que l'abandonnement du Vaiſſeau, occaſionné par le doute de ne pouvoir réſiſter, & ſur-tout d'être fait eſclave, eſt un ſiniſtre fatal qui eſt pour le compte des Aſſureurs. *Sieche l'abbandonamento per la dubbieta di non potere reſiſtere, e molto piu d'eſſer fatto ſchiavo, è ſiniſtro fatale di conto dell aſſicuratore.* (Targa, en l'endroit cité).

Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 84, après avoir décidé que le Capitaine ne doit pas, en pareil cas, *témérairement* abandonner ſon Navire, ajoute qu'il en eſt autrement, ſi l'on ſe trouve dans des circonſtances capables d'excuſer la crainte, la crédulité, & l'erreur même du Capitaine : *ſecus, ſi, talibus circunſtantiis concurrentibus, quæ timorem, credulitatem, aut errorem Capitanei excuſare poſſent.*

§. 2. Navire abandonné par la crainte des ennemis, ou des pirates.

La Barque *Notre-Dame des Reliques*, Capitaine François Meiſſonier, revenant de Candie, fut rencontrée par un Vaiſſeau de guerre Turc qui la pourſuivit. Le Capitaine & l'Équipage ſe ſauverent dans la Chaloupe pour éviter l'eſclavage, & aborderent au Xante, où le Capitaine fit ſon Conſulat. Pierre Meiſſonier, Armateur & Chargeur principal de la Barque, ſe pourvut contre ſes Aſſureurs pardevant l'Amirauté de Marſeille. Sentence du 17 Décembre 1670, par laquelle » *attendu* » *l'abandonnement volontaire de la Barque*, le Lieutenant débouta Pierre Meiſſonier de ſa Requête, ſauf à lui de ſe » pourvoir contre le Patron ; & néanmoins fit défenſes à tous » Patrons de Barque, Capitaines de Vaiſſeau & autres Bâtimens de mer, de les abandonner, à peine de punition » exemplaire ».

En cauſe d'appel, la Chambre du Commerce intervint pour les Aſſureurs.

La Sentence étoit évidemment injuſte. Le Patron portoit des munitions aux Candiotes, lors du fameux ſiége de leur Ville, & riſquoit d'être fait eſclave, s'il eût été pris.

Par Arrêt rapporté dans Boniface, *tom.* 5, *pag.* 463, la

Sentence fut réformée, & les Aſſureurs furent condamnés à payer la perte. *Nota* : la nature du riſque ne leur avoit pas été diſſimulée.

Seconde déciſion. Le Patron Fougaſſe, commandant une Barque richement chargée, ſe trouvoit vers les Iſles de Sapience; il apperçut un Vaiſſeau de 30 pieces de canon; il crut que c'étoit un Barbareſque; il ſe jetta avec l'Equipage dans la Chaloupe, & ſe refugia à Corron en Morée. Le Vaiſſeau dont on avoit eu peur, etoit un Navire François, commandé par le Capitaine Marin. Celui-ci conduiſit à Conſtantinople la Barque délaiſſée.

La Chambre du Commerce de Marſeille préſenta Requête en information contre le Patron Fougaſſe, lequel ſe pourvut à ſon tour contre le Capitaine Marin, en dommages & intérêts.

Sentence du 7 Juin 1695, qui interdit Fougaſſe de ſa qualité de Patron, qui le condamna à un banniſſement de 3 ans, à 20 liv. d'amende envers la Chambre du Commerce, & aux dépens.

Arrêt rendu en Mars 1696, par le Parlement d'Aix, au rapport de M. d'Eſtienne, qui réforma cette Sentence, mit Fougaſſe hors de Cour & de procès, & ordonna que le procès ſeroit fait au Capitaine Marin (dont la conduite ne paroiſſoit pas exempte de blâme).

Meſſieurs du Parlement furent partagés au ſujet des dépens & des dommages & intérêts demandés par Fougaſſe. Le partage porté en Grand-Chambre, on accorda à Fougaſſe les dépens; & l'on réſerva de prononcer ſur les dommages & intérêts, après que le procès criminel ordonné contre Marin auroit été inſtruit.

Il fut décidé par cet Arrêt : 1°. que la juſte crainte équivaut au danger réel. 2°. Que celui qui, par ſa faute, occaſionne cette juſte crainte, mérite punition.

Troiſieme déciſion. Le Vaiſſeau *la Marie-Thereſe*, Capitaine Gautier, revenant de l'Amérique, échoua près les côtes de Barbarie. L'Equipage travailloit à le remettre à flot; mais crai-

gnant d'être apperçus par les Sujets du Roi de Maroc, avec qui nous étions alors en guerre, le Capitaine & ſon Equipage ſe jetterent dans la Chaloupe & aborderent à Gibraltar. Le Navire remis à flot par un coup de vent, fut rencontré par la Tartanne du Patron Angallier, qui le conduiſit à Malaga.

Arrêt du 17 Juin 1744, rapporté par M. de Reguſſe, *tom.* 2, *pag.* 343, qui, (attendu l'importance de l'objet) accorda 20000 liv. de récompenſe aux gens de la Tartanne du Patron Angallier. La répartition en fut faite relativement aux grades de ceux qui avoient ramené le Navire.

Cette répartition entra en avarie groſſe, à la charge des Intéreſſés & de leurs Aſſureurs.

Quatrieme déciſion. La Tartanne *le St. Eſprit*, Capitaine Pierre Rebecq, étant à la hauteur de Mayorque, fut chaſſée par un Corſaire Anglois. Le Capitaine & ſon Equipage, pour éviter d'être fait priſonnier, abandonnerent la Tartanne & ſe refugierent à terre. Requête de la part des ſieurs Lafort & Detraytorens, contre le Capitaine, en payement de 855 liv. qu'ils lui avoient données à la groſſe. Ils ſoutenoient qu'il n'avoit pu abandonner le Navire par la ſeule crainte des ennemis. Sentence du 10 Mai 1759, rendue par notre Amirauté, qui les déboute de leur Requête.

Cinquieme déciſion. Le Chebec *Notre-Dame du Roſaire*, Capitaine Gordel d'Yviſſe, parti de Marſeille pour Mayorque, fut contraint, par le mauvais temps, de mouiller dans un parage de l'Iſle de Nitia, près de Mahon.

Pendant la nuit on apperçut un Bâtiment. On craignit que ce ne fût un Barbareſque. On abandonna le Chebec. On ſe refugia à terre pour demander du ſecours. Deux heures après on vit du haut de la Montagne que le feu avoit été mis au Chebec, lequel fut entiérement conſumé par les flammes.

Les ſieurs Amalric Pere & Fils & Neveu avoient fait faire des Aſſurances ſur les facultés de ce Chebec. Le ſieur Louis Deliſle, l'un des Aſſureurs, refuſa de payer la perte. Il y fut condamné par Sentence du 10 Mars 1767.

§. 3. Si la Chaloupe qui s'enfuit eſt priſe, & que le Navire ne le ſoit pas.

Une Barque commandée par le Capitaine Antoine Remuzat, chargée de balles de ſoie & autres marchandiſes, fut rencontrée près de Nice par un Corſaire ennemi qui lui donna chaſſe. Le Capitaine Remuzat & les gens de ſon Equipage, voyant qu'ils ne pouvoient pas échapper au Corſaire, ſe ſauverent dans la Chaloupe, où ils jetterent à la hâte les balles de ſoie & ce qu'ils avoient de plus précieux. Ils tâchoient de gagner terre. Mais le Corſaire atteignit la Chaloupe, prit tous les effets qui y étoient, & diſparut. Il fut décidé que la valeur des effets enlevés par le Corſaire, devoient entrer en avarie groſſe; attendu que le déchargement dans la Chaloupe avoit été une opération volontairement faite, qui avoit ſauvé le Navire. *Lo Sbarco nello ſchiffo della ſeta con tanti, & altro, fù fatto conſultivamente, & à buon fine, che per altro era perſo ogni coſa: onde ſoggionſi che tutto il ſalvato andava in contributione.* Targa, *cap.* 52, *n.* 5, *pag.* 223.

§. 4. Si le Navire abandonné de l'Equipage pour fuir les Pirates, eſt délivré par un ami qui ſurvient dans le moment.

La Pinque *St. Antoine*, Capitaine Antoine Mazella, Napolitain, chargée de ſoufre & de cendres, ſe trouvant entre Palme & Gergenti, eut la rencontre d'un Corſaire Barbareſque; le Capitaine & l'Equipage de la Pinque ſe ſauverent dans la Chaloupe, pour éviter l'eſclavage. Les Barbareſque s'emparerent de la Pinque abandonnée; mais un moment après, la Polacre du Capitaine Barthelemy Monté, parut. Les Barbareſques regagnerent leur bord, & prirent la fuite. La Pinque fut conduite à Marſeille, lieu de ſa deſtination, par le Capitaine Monté Il demandoit le tiers pour droit de recouſſe. Sentence arbitrale du 4 Juillet 1782, rendue par M. Paſtoret & moi, qui lui accorda ſa demande.

Autre choſe eût été ſi les Barbareſques ne ſe fuſſent pas déja rendus maitres de la Pinque. Nous aurions alors accordé une ſimple récompenſe, *beveragio*, au Navire qui, par ſa préſence, auroit mis en fuite les Pirates, & les eût empêché de ſe ſaiſir de leur proie.

§. 5. Navire abandonné pour cauſe de peſte.

Targa, *cap.* 69, *pag.* 291, parle du cas où les gens de l'Equipage, attaqués de la peſte qui eſt dans le bord, & n'a-

yant plus la force de continuer la navigation, abandonnent le Navire, & ſe refugient à terre. Il décide que c'eſt-là un accident fatal, à la charge des Aſſureurs.

Il dit qu'il en eſt de même du Navire abandonné à cauſe de l'odeur fétide & empoiſonnée, que la corruption des marchandiſes occaſionne.

§. 6. Navire abandonné par la crainte du naufrage.

La Pinque *Jeſus-Maria*, Capitaine Talamo, Napolitain, ſe trouvant aux parages de Bandols près de Toulon, donna ſur un écueil. Le Capitaine & l'Equipage *craignant de périr*, ſe ſauverent à terre. Un coup de vent remit à flot la Pinque. Elle fut rencontrée par le Capitaine Simian. Il la conduiſit à la Ciotat. Il demandoit le tiers du Navire & de la cargaiſon : le tout formoit un objet d'environ 80000 liv.

Les ſieurs Liquier & Comp., à qui la Pinque étoit adreſſée, offroient au Capitaine Simian une gratification de cent louis. Sentence rendue par notre Amirauté le 24 Mai 1777, qui régla la gratification à la ſomme de 12000 liv.

Si les Aſſureurs euſſent été parties au procès, ils auroient été condamnés à payer cette ſomme ; parce que la juſte crainte de périr, eſt une eſpece de force majeure : *non dubium eſt, quin major adhibita vis ei ſit, cujus animus ſit perterritus, quàm illi, cujus corpus vulneratum ſit.* Ciceron, *pro Cæcina, cap.* 15.

M. Lejourdan fils, étoit l'Avocat du Capitaine Simian. Ce digne Confrere a bien voulu prendre la peine de ſurveiller à l'impreſſion de mon Ouvrage. Sa ſagacité & ſes lumieres m'ont été d'un grand ſecours.

SECTION

SECTION XXVII.

Effets pris par l'Ennemi, & vendus à un François ou à un Neutre.

§. 1. Observations générales.

La propriété des choſes mobiliaires eſt acquiſe à l'ennemi, du moment qu'elles ſont en ſa puiſſance. S'il les vend chez des Nations neutres, le premier Propriétaire n'eſt point en droit de les revendiquer. Telle eſt la regle générale. Elle eſt la conſéquence des principes établis ci-deſſus, *Sect.* 23. Elle eſt adoptée par Caſaregis, *diſc.* 24, *n.* 1, & par tous nos Publiciſtes. Vattel, *liv.* 3, §. 132 & 196. Burlamaqui, *part.* 4, *ch.* 7, *n.* 14 & 25. Bouchaud, *ch.* 5, *ſect.* 2, *pag.* 95. Voici comme ce dernier s'explique. » Lorſque les choſes mo-» biliaires ont paſſé de l'ennemi en d'autres mains, par la » voie du commerce, en quelque endroit qu'elles ſe trouvent, » elles reſtent à l'acheteur; & l'ancien Propriétaire ne peut » les réclamer, quoiqu'il les trouve en Pays neutre, ou même » dans ſon Pays ».

§. 2. Déclaration du Roi de 1638.

Cette regle du Droit des gens a été modifiée par la Déclaration de Louis XIII, du 22 Septembre 1638.

Extrait des Regiſtres du Greffe de l'Amirauté de Marſeille.

„ LOUIS, par la grace de Dieu, „ Roi de France & de Navarre, „ à tous ceux qui ces préſentes „ Lettres verront, SALUT. La fa-„ cilité que les Ennemis de notre „ État ont trouvé de débiter ès „ Pays de ceux qui les favoriſent, „ même dans notre Etat ſous le „ nom des Etrangers, les marchan-„ diſes qu'ils prennent en mer ſur „ nos Sujets, leur a donné la har-„ dieſſe de venir dans les côtes „ plus librement qu'ils n'auroient „ fait, s'ils n'avoient trouvé ce ſe-„ cours & des Etrangers, & des „ Marchands de notre Royaume, „ qui, préférant leur profit au bien „ de l'Etat & à la compaſſion qu'ils „ doivent avoir de la perte faite „ par ceux de leur Pays, ache-„ tent librement leſdites marchan-„ diſes: à quoi étant néceſſaire de

„ pourvoir pour empêcher la ruine „ de nos Sujets qui trafiquent ſur „ mer, deſquels nous voulons „ avoir un ſoin particulier, nous „ n'avons trouvé meilleur moyen „ que de défendre d'*apporter* en „ notre Royaume, *& y débiter* les „ marchandiſes priſes en mer & „ déprédées ſur nos Sujets; à ces „ cauſes, & autres à ce nous mou- „ vant, de l'avis de notre Con- „ ſeil & de notre certaine ſcien- „ ce, pleine puiſſance & autorité „ Royale, nous avons par ces pré- „ ſentes ſignées de notre main, „ fait très-expreſſes inhibitions & „ défenſes à toute perſonne, ſoit „ de nos Sujets ou autres de quel- „ que Royaume, Pays & Seigneu- „ rie qu'ils puiſſent être, *d'appor- „ ter & vendre* dans notre Royau- „ me, Pays, Terres & Seigneu- „ ries de notre obéiſſance, ſous „ quelque prétexte que ce ſoit, *les „ biens* & marchandiſes priſes en „ mer & déprédées ſur nos Su- „ jets, & à tous nos Sujets & „ autres d'en acheter, ſi elles y „ étoient apportées, à peine con- „ tre ceux qui les y apporteront, „ de confiſcation de leur Vaiſſeau „ & deſdites marchandiſes, & au- „ tres qu'ils pourroient apporter „ dans leſdits Vaiſſeaux, & contre „ ceux qui les acheteront, de la „ confiſcation deſdites marchandi- „ ſes par eux achetées & de dix „ mille livres d'amende pour la „ premiere fois, & de punition „ corporelle pour la ſeconde; deſ- „ quelles confiſcations & amende „ nous avons attribué le tiers aux „ dénonciateurs; & s'il arrive que „ ceux ſur leſquels leſdites mar- „ chandiſes ont été priſes ou dé- „ prédées, juſtifient leſdites mar- „ chandiſes leur appartenir, nous „ voulons que les deux tiers deſ- „ dites marchandiſes leur ſoient reſ- „ tituées, & le tiers d'icelles de- „ meurant au profit du dénoncia- „ teur; n'entendons toutefois com- „ prendre en la préſente Décla- „ ration les Marchands ſur leſquels „ les marchandiſes auront été pri- „ ſes en mer, leſquels pourront „ les racheter ou faire racheter „ hors du Royaume, & les rap- „ porter en icelui; voulons que „ les Jugemens deſdites confiſca- „ tions, amendes & autres qui „ interviendront en conſéquence „ de la préſente Déclaration, „ ſoient exécutés nonobſtant & „ ſans préjudice des appellations „ qui en pourroient être interjet- „ tées: Si donnons en mandement „ à notre très-cher & très-amé „ Couſin le Cardinal Duc de Ri- „ chelieu & de Fronſac, Pair & „ Grand-Maître de la Navigation „ & Commerce de France, que „ cette notre Déclaration il faſſe „ exécuter de point en point ſe- „ lon ſa forme & teneur; & d'au- „ tant que de la préſente Déclaration „ on pourroit avoir beſoin en même „ temps en pluſieurs & divers „ lieux, nous voulons qu'à la co- „ pie d'icelle, duement collationnée „ par l'un de nos Amés & Féaux „ Conſeillers & Sécrétaires, foi „ ſoit ajoutée comme au préſent „ original: Car tel eſt notre plaiſir.

„ En témoin de quoi nous avons „ fait mettre notre ſcel à ceſdites „ Préſentes, données à Chantilli „ le 22, jour de Septembre, l'an „ de grace 1638, & de notre „ Regne le 29. *Signé* LOUIS, & „ ſur le repli, pour le Roi, BOUTHILLIER, & ſcellées.

„ ARMAND, Cardinal, Duc de „ Richelieu & de Fronſac, Pair & „ Grand-Maître, Chef & Sur-Intendant Général de la Navigation & Commerce de France, „ Gouverneur & Lieutenant-Général pour le Roi en Bretagne, à „ tous ceux qui ces préſentes Lettres verront, SALUT. Faiſons „ ſavoir, que vû par Nous les „ Lettres-Patentes du Roi en forme „ de Déclaration, ſignées Louis, & „ plus bas, Bouthillier, en date du „ 22 Septembre 1638, par laquelle „ Sa Majeſté fait très-expreſſes inhibitions & diéfenſes à toute perſonne, tant de ſes Sujets & autres, de quelque Pays ou Seigneurie qu'ils puiſſent être, d'apporter & vendre dans le Royaume, Pays, Terres ou Seigneuries de l'obéiſſance de Sa Majeſté, ſous quelque prétexte que „ ce ſoit, les biens & marchandiſes priſes en mer, & déprédées ſur ſes Sujets, & à tous „ ſes Sujets & autres d'en acheter, „ ſi elles y étoient apportées, à „ peine contre ceux qui les y „ apporteront, de confiſcation de „ leur Vaiſſeau & deſdites marchandiſes & autres qu'ils pourroient apporter dans leſdits Vaiſ„ ſeaux, & contre ceux qui en „ acheteront, de la confiſcation „ deſdites marchandiſes par eux „ achetées & de dix mille livres „ d'amende pour la premiere fois, „ & de punition corporelle pour „ la ſeconde; deſquelles confiſcations & amendes Sa Majeſté attribue le tiers aux dénonciateurs; „ & s'il arrive que ceux ſur leſquels leſdites marchandiſes ont „ été priſes ou déprédées, juſtifient leſdites marchandiſes leur „ appartenir, Sa Majeſté ordonne „ que les deux tiers deſdites marchandiſes leur ſoient reſtituées, „ le tiers d'icelles demeurant au „ profit du dénonciateur; n'entendant toutefois comprendre dans „ la préſente Déclaration les Marchands ſur leſquels leſdites marchandiſes auront été priſes en „ mer, leſquels pourront les racheter ou faire racheter hors le „ Royaume, & les faire rapporter „ en icelui; veut Sa Majeſté que „ les Jugemens deſdites confiſcations, amendes & autres qui „ interviendront en conſéquence „ de ladite Déclaration, ſoient exécutés nonobſtant & ſans préjudice des appellations qui en pourroient être interjettées, comme „ plus au long eſt contenu auxdites „ Lettres.

„ NOUS, en vertu du pouvoir „ à nous attribué par Sa Majeſté, „ *avons conſenti & conſentons l'effet & contenu d'icelles;* mandons & „ commandons à tous Officiers de „ la Marine en tous les Ports & „ Havres de ce Royaume, de te-

„ nir la main à l'exécution deſdites, „ & de les faire publier. En témoin de quoi nous avons ſigné „ ces Préſentes, & à icelles fait „ mettre le ſcel de nos armes, & „ contre-ſigner par notre Sécrétaire de la Marine, à Maigni le „ 25 jour de Septembre 1638. *Signé*, LE CARDINAL DE RICHELIEU : & plus bas, par „ mondit Seigneur, DE LOYNET. „ Collationné aux originaux par „ moi, Conſeiller-Sécrétaire du „ Roi, Maiſon, Couronne de „ France & de ſes Finances, & „ Général de la Marine du Levant „ & Ponent. *Signé*, DE LOYNET.

„ L'an mil ſix cent trente-huit „ & le onze Octobre, certifie je „ Pierre Lyon, Trompette Juré „ de la Maiſon commune de cette „ Ville de Marſeille, Claude Nallin „ & Honoré Fauchier, auſſi Trompettes, nous être enſemblement „ acheminés par tous les lieux & „ carrefours de cette Ville, où „ étant, à voix de Trompe & cri „ public, avoir crié & donné à „ entendre à toutes perſonnes le „ contenu porté en la préſente Déclaration, & me ſuis ſouſſigné, „ LYON, Trompette. Collationné, „ MERINDOL.

Copie de la Lettre de M. de Machault, Contrôleur-Général des Finances, à Meſſieurs les Echevins & Députés du Commerce de Marſeille.

A Paris, le 13 Octobre 1747.

„ MESSIEURS, j'ai reçu dans „ ſon temps votre Lettre du vingt-„ ſix Juillet dernier, tendante à „ ce qu'il ſoit permis aux Négo-„ cians de Marſeille de faire acheter au Port-Mahon & à Gibraltar & autres endroits de la do-„ mination d'Angleterre, les marchandiſes des priſes qui auront „ été faites par les Anglois ſur les „ Sujets du Roi, & de les faire „ venir à Marſeille; cette demande „ a été examinée au Bureau du „ Commerce; & ſur le compte „ qui m'en a été rendu, je penſe „ comme Mrs. les Commiſſaires, „ que cette permiſſion ne peut être „ accordée, non ſeulement parce „ qu'elle ſeroit tout-à-fait contraire „ aux diſpoſitions de l'Arrêt du „ Conſeil du ſix Septembre mil „ ſept cent un, mais encore parce „ que ce ſeroit favoriſer & encourager la courſe de la part des „ Armateurs Anglois, en leur procurant un débouché prompt des „ marchandiſes provenant des priſes qu'ils peuvent faire, & leur „ donner plus de facilité à nuire „ au commerce des Sujets du Roi, „ & à s'enrichir à leurs dépens. „ Cette demande a même déja été

„ refuſée ſur les repréſentations „ particulieres de quelques Négo- „ cians par différentes déciſions; „ & il ne convient point de s'é- „ carter des principes que l'on a „ cru devoir adopter ſur cela de- „ puis la guerre. Je ſuis, &c. „ MACHAULT.

En 1748, cette Déclaration de Louis XIII. donna lieu à un procès dont voici les circonſtances.

Il avoit été chargé à Smyrne dans le Brigantin Suédois *la Spéculation*, Capitaine Loos, diverſes marchandiſes, pour compte du ſieur Butiny, Conſul Suédois, réſidant à Marſeille. Ce Navire fut pris par un Corſaire Anglois, conduit à Mahon, & déclaré de bonne priſe. Le chargement ayant été expoſé aux encheres à Mahon, les ſieurs Meyer & Pepin firent acheter pour leur compte 104 balles de coton, & ſix balles de poil de chevre, qu'ils firent venir à Marſeille. Le ſieur Butiny les fit ſaiſir, & les réclama.

Sentence du 25 Juin 1748, rendue à mon rapport, qui fit droit à la Requête du ſieur Butiny. Arrêt du 7 Février 1750, au rapport de M. d'Antoine, qui confirma la Sentence.

La Déclaration de 1638, qui eſt contraire au droit commun, & qui par conſéquent doit être reſſerrée dans ſes propres limites, a fait naître diverſes queſtions.

Premiere queſtion. Pour encourir les peines prononcées par cette Déclaration, faut-il cumulativement *apporter* & *vendre* dans le Royaume les effets déprédés, ou bien ſuffit-il de les y *apporter* ?

Deux choſes ſont prohibées : la premiere eſt d'*apporter* en France les marchandiſes déprédées ; la ſeconde eſt de les y *vendre*.

L'importation en France forme l'objet principal des défenſes ; & c'eſt ce qui conſtitue le délit. Voilà pourquoi » ceux » qui y *apportent* des marchandiſes déprédées, ſont punis par » la confiſcation de leur Vaiſſeau & *deſdites marchandiſes*, & » autres qu'ils pourroient apporter dans leurſdits Vaiſſeaux ».

Or, ſi ceux qui apportent les marchandiſes déprédées, ſont

punis par la confiſcation deſdites marchandiſes, il eſt ſenſible qu'ils encourent cette peine avant que de les avoir vendues.

La *vente* n'eſt que la ſuite & la pleine exécution du délit déja commis : ou plutôt cette vente eſt conſidérée comme un délit nouveau. Voilà pourquoi » ceux qui *achetent* les mar- » chandiſes déprédées, ſont punis par la confiſcation deſ- » dites *marchandiſes par eux achetées*, & par 10000 liv. d'a- » mende ».

Dans le premier cas, la confiſcation s'opere ſur ceux qui *apportent* en France pareilles marchandiſes, & ils ſont punis par cela ſeul qu'ils les y apportent. Dans le ſecond cas, la confiſcation s'opere ſur ceux qui les *achetent* en France ; & ils ſont punis par cela ſeul qu'ils les y achetent.

Mais, il faut pour cela convaincre les uns & les autres, qu'ils ont ſu que les effets apportés ou achetés, avoient été pris ſur des François. Car s'ils l'ignorent, la foi publique doit les mettre à couvert de toute recherche. L'ignorance eſt préſumée, juſqu'à ce que le contraire ſoit prouvé d'une maniere évidente.

Seconde queſtion. Les Vaiſſeaux déprédés ſur les François, qui abordent enſuite dans nos Ports ſous pavillon ami, ſont-ils au cas de cette Loi pénale ?

Les Navires ne ſont pas compris ſous les noms génériques de *marchandiſes & de choſes*, parce qu'ils forment un objet trop important pour n'être pas déſignés par la dénomination qui leur eſt propre : *Sub generali rerum vel mercium nomine, navis non venit*, dit Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 285, *pag.* 455.

Le Commentateur du Statut de Marſeille, *pag.* 727, décide que la défenſe d'acheter les marchandiſes déprédées, *ne peut être rapportée aux Barques & Vaiſſeaux*, attendu que les Edits du Prince, ſur-tout en matiere pénale, ſont de droit étroit, & ne reçoivent aucune extention, pour quelque cauſe que ce ſoit. C'eſt ainſi que la queſtion fut décidée par notre Amirauté en deux occaſions.

La Barque *la Marie* qui appartenoit aux ſieurs Giraud,

Villet & Megy, fut prise par un Corsaire Anglois & conduite à Malte. Elle fut vendue aux encheres en Février 1757. L'acheteur en donna le commandement au Capitaine Alexandre Tertia. Le 20 du même mois, ce Capitaine freta son Bâtiment au sieur Izoard, Député de la Chambre du Commerce de Marseille à Malte, à l'effet de transporter à Marseille des Mariniers disgraciés qui se trouvoient dans l'Isle. La Barque arriva à Marseille. Les anciens Propriétaires la firent saisir, & en demanderent la confiscation. Sentence du 27 Mai 1757, qui cassa cette saisie. M. de Monclar, Procureur-Général du Parlement d'Aix, me demanda les motifs de ce Jugement. Je les lui envoya. Il me témoigna qu'il en étoit satisfait. Ce Magistrat respectable revit en la personne de son fils, digne héritier de ses vertus.

La Pinque *la Volage*, Capitaine Boulouard, fut prise par les Anglois, & conduite à Gibraltar. Elle fut achetée par un Mayorquin, qui l'expédia pour Marseille, à l'adresse de Duclos, Belloc & Compagnie. Dès qu'elle y fut arrivée, les anciens Propriétaires la firent saisir. Mais cette saisie fut cassée par Sentence du 17 Novembre 1758.

Il en seroit de même, quoique le Navire déprédé par les ennemis, eût été conduit en France par l'acheteur ami, pour y être vendu. La Déclaration de 1638 ne parle pas de ce cas. Le bien public ne permet pas qu'on imprime une pareille tache aux Navires dont le droit de la guerre nous a privé, & que la liberté du Commerce nous ramene. Il en seroit autrement, si les marchandises déprédées étoient sciemment apportées en France dans le Navire qui avoit été pris : car, suivant la Déclaration du Roi, tout autre Navire qui eût apporté chez nous les marchandises déprédées, eût été soumis à la même peine.

Nota. Ma dissertation qu'on trouve à la suite du Traité des prises, par M. Valin, n'avoit pas été faite pour voir le jour de l'impression. J'adopte les notes qui l'accompagnent, & dont je viens de faire usage.

Troiſieme queſtion, au ſujet du *rachat* des effets déprédés.

Le Conſulat de la Mer, *ch.* 137, dit que » ſi le Navire » pris par les ennemis eſt expoſé aux encheres, & que le » Capitaine ſe le faſſe adjuger ſous un nom interpoſé, les » Mariniers doivent être payés de leurs ſalaires, en contri- » buant au rachat ».

Malgré la priſe, le Capitaine conſerve toujours quelque reſte de ſon ancienne qualité de *Maître* & de Facteur. Son devoir l'obligeoit à défendre & à conſerver le Navire dont le commandement lui avoit été déféré. Le même devoir l'engage à recouvrer, s'il eſt poſſible, le Navire dont il a été dépouillé par la force des armes. S'il l'achete, ou s'il le rachete des mains de l'ennemi, ce doit être pour compte des anciens intéreſſés.

Il en eſt de même des marchandiſes déprédées, dont le Capitaine ne ſauroit avoir fait l'achat pour ſon compte propre. La Déclaration de 1638 permet aux ſeuls *Marchands ſur leſquels les marchandiſes auront été priſes, de les racheter ou faire racheter hors le Royaume, & les rapporter en icelui.*

Ces mots *ou faire racheter*, s'appliquent à toute perſonne qui rachete les effets déprédés, dans le deſſein de les rendre aux anciens Propriétaires : car il eſt permis d'agir pour l'avantage d'un ami abſent. C'eſt alors le cas de l'action *negotiorum geſtorum.*

La Barque *la Marie-Angelique*, Capitaine Gabriel Pons, fut priſe par les Anglois & conduite à Malte. Les ſieurs Abella, Négocians Maltois, acheterent du Capteur Anglois la Barque & la cargaiſon, & envoyerent le tout à Marſeille. Les anciens Propriétaires & les Aſſureurs de ceux-ci réclamerent l'un & l'autre, & s'en mirent en poſſeſſion, en vertu d'un décret proviſoire de notre Amirauté.

Les ſieurs Abella ſoutinrent que leur intention avoit été de *racheter* la Barque & les marchandiſes pour compte des anciens

ciens intéreſſés. Ils préſenterent Requête incidente en caſſation de la ſaiſie, & en reſtitution de 69629 écus de Malte, fournis pour le rachat par eux allégué.

Sentence du 21 Juin 1758, qui, ſans s'arrêter à la Requête des ſieurs Abella, maintint les Intéreſſés en la poſſeſſion de la Barque & de la cargaiſon. En cauſe d'appel, la Chambre du Commerce intervint, & requit la confirmation de la Sentence.

Mais par Arrêt du 7 Juin 1759, au rapport de M. de Boutaſſy, elle fut réformée, & la ſaiſie fut caſſée. M. Pazery écrivoit pour les ſieurs Abella.

§. 3. Réglement de 1781.

Pour prévenir les avanies de la part des Turcs, le Roi, par ſon Ordonnance du 3 Mars 1781, *tit.* 2, *art.* 36, » a » défendu très-expreſſément à tous ſes Sujets & protégés » dans les Echelles du Levant & de Barbarie, d'acheter au- » cuns effets & marchandiſes pris ſur les Sujets du Grand- » Seigneur, & des Princes de Barbarie, par les Bâtimens » appartenans aux Puiſſances ennemies deſdits Princes ».

§. 4. Traités de commerce.

Par les Traités de Commerce, conclus entre la France & les États-Généraux, il eſt *défendu de donner retraite dans les Ports réciproques, à ceux qui auront fait des priſes ſur l'une ou l'autre* des deux Nations. Lors de la guerre de 1744, les Anglois prirent deux Vaiſſeaux de la Compagnie des Indes, l'*Hercule* & le *Jaſon*. Ils les conduiſirent à Batavia, & les vendirent au Gouverneur Général. Louis XV. les fit réclamer par M. l'Abbé de la Ville ſon Envoyé, & la reſtitution en fut accordée.

Mais en défaut de Traités, ou autre Loi particuliere, on s'en tient à la regle générale. » Quand la priſe eſt conſom- » mée, le butin abſolument en la puiſſance de l'ennemi, on » ne s'informe point d'où lui viennent ces effets; ils ſont à » lui, il en diſpoſe en Pays neutre. Un Armateur conduit » ſa priſe dans le premier Port neutre, & l'y vend libre- » ment. Mais il ne pourroit y mettre à terre ſes priſonniers » pour les tenir captifs; parce que garder & retenir des pri-

» ſonniers de guerre, c'eſt une continuation d'hoſtilités ». Vattel, *liv.* 3, *ch.* 7, *n.* 132.

Cette regle générale a été modifiée par l'Ordonnance de la Marine, *tit. des priſes*, *art.* 14 & 15, dont voici la teneur.

» Aucuns Vaiſſeaux pris par Capitaines ayans commiſſion » étrangere, ne pourront demeurer plus de vingt-quatre heu- » res dans nos Ports & Havres, s'ils n'y ſont retenus par » la tempête, ou ſi la priſe n'a été faite ſur nos enne- » mis.

» Si dans les priſes amenées dans nos Ports par les Navires » de guerre armés ſous commiſſion étrangere, il ſe trouve » des Marchandiſes qui ſoient à nos Sujets ou Alliés, celles » de nos Sujets leur ſeront rendues, & les autres ne pour- » ront être miſes en magaſin, ni achetées par aucune per- » ſonne, ſous quelque prétexte que ce puiſſe être.

Les diſpoſitions de l'Ordonnance de 1681, ne regardent point nos confédérés. Ils ont parmi nous à cet égard la même liberté que les François. Voyez le Traité d'amitié & de Commerce, conclu entre le Roi & les Etats-Unis de l'Amérique Septentrionale, le 6 Février 1778. La Lettre du Roi à M. l'Amiral, du 10 Août 1780, concernant le Jugement des priſes faites par les Corſaires que les Etats-Unis d'Amérique arment dans les Ports de France; & le Réglement du 30 Septembre 1781, concernant les priſes que des Corſaires François conduiront dans les Ports des Etats-Généraux des Provinces-Unies; & celles que les Corſaires deſdits Etats-Généraux ameneront dans les Ports de France.

SECTION XXVIII.

Des Pirates.

L'article 26, *h. t.*, met aux riſques des Aſſureurs les pertes & dommages qui arrivent ſur mer par *pillage*.

Ce mot embraſſe le *pillage* qui eſt fait ſur mer, ou par des Pirates, ou par des Voleurs d'une autre eſpece.

Dans la préſente Section je parlerai des Pirates.

§. 1. Définition.

Les Pirates ſont ceux qui *courent les mers ſans commiſſion d'aucun Prince, ni Etat Souverain*, pour dépréder les Vaiſſeaux qu'ils rencontrent. *Ordonnance maritime, tit. des Priſes, art.* 4.

Propriè pirata ille dicitur qui ſine patentibus alicujus Principis, ex propriâ tantùm ac privatâ auctoritate, per mare diſcurrit, depredendi cauſâ. Caſaregis, *diſc.* 64, *n.* 4.

Définition entre *Pirate* & *Voleur.*

La piraterie eſt un *brigandage ſur mer.* Le brigandage ſur terre eſt appellé vol ou rapine. *Inter piratam & latronem nulla alia eſt differentia, niſi quia pirata depredator eſt in mari.* Santerna, *part.* 4, *n.* 50. Straccha, *de nautis, part.* 3, *n.* 30. Targa, *cap.* 61. Blackſtonne, *Code Criminel, ch.* 5, *n.* 3.

Différence entre *Pirate* & *Corſaire.*

Les mots *Pirate & Corſaire* ſignifient ſouvent la même choſe dans nos Livres. Mais l'uſage (*quem penes arbitrium eſt, jus & norma loquendi*) a mis une grande différence entre l'un & l'autre, ainſi qu'on le verra *infrà* ſect. 37, où je parlerai des armemens en courſe.

Différence entre Pirate & Ennemi.

Les *Ennemis* ſont ceux qui, autoriſés par un Prince, ou Etat Souverain, font la guerre dans la forme établie par le droit des gens; au lieu que les Pirates ſont de ſimples particuliers, qui déprédent le premier Navire qu'ils rencontrent. *Hoſtes hi ſunt qui nobis, aut quibus nos publicè bellum decrevimus; cæteri, latrones aut prædones.* L. 118, ff. *de verb. ſignif.*

Les *hoſtilités* ſe commettent de Nation à Nation ; au lieu que la piraterie eſt un brigandage qui s'exerce ſur mer par gens ſans aveu, & d'une maniere furtive. *Suprà ch.* 3 ; *ſect.* 4.

Alexandre interrogeoit un Pirate, & lui demandoit pourquoi il infeſtoit les mers ; celui-ci lui répondit : pourquoi infeſte-tu la terre ? Mais parce que je le fais avec un petit Navire, on me traite de Pirate ; & toi, parce que tu le fais avec une grande armée, on te donne le nom de Conquérant. *Cùm quidam archipirata adductus eſſet ad Alexandrum, Rex eum interrogavit : cur mare infeſtaret ? Cui ille ; cur tu, ô Rex, orbem terrarum ? Sed quia ego parvâ navi facio, pirata vocor : tu verò quia magnis claſſibus, diceris Imperator.* Straccha, *gl.* 20, *n.* 5, rapporte ce trait, d'après St. Auguſtin, qui l'avoit pris de Ciceron, *lib.* 3 *de Republicâ*, dont le fragment ſe trouve en ces termes (tom. 3, pag. 531 de l'Edition de Gêneve) : *Nam cùm quæreretur ex eo, quo ſcelere compulſus mare haberet infeſtum uno myoparone : eodem, inquit, quo tu orbem terræ.*

Le Conquérant n'étoit pas moins criminel que le Pirate ; *ex quo intelligitur, eodem pacto injuſtum eſſe Regem bellatorem, ac privatum hominem prædonem, cùm uterque immenſâ habendi cupiditate ad injuſtitiam impellatur.* Sigonius.

Mais Alexandre faiſoit la guerre en corps de Nation, contre d'autres Nations, & dans la forme établie par le droit des gens ; au lieu que le Pirate n'étoit revêtu d'aucune autorité publique.

§. 2. Eſt-il vrai que la piraterie ait été en honneur chez certains peuples ?

Cette diſtinction eſt faite par Ciceron, *Philip.* 4, *cap.* 6. Elle dévoile l'erreur de ceux qui diſent que la piraterie étoit autrefois en honneur chez divers Peuples. *Vide* Grotius, *lib.* 2, *cap.* 15, §. 5. Kuricke, *jus hanſ.*, *tit.* 3, *art.* 12, *pag.* 714. Devicq, *n.* 33. Encyclopédie, *v°. Pirate &c.*

Sans doute que les Peuples, dont ces Auteurs parlent, avoient raiſon de ſe glorifier de leurs conquêtes navales, & du butin qu'ils faiſoient ſur les Nations voiſines, lorſqu'ils avoient guerre déclarée avec elles.

Ceci ſert de réponſe au fameux paſſage de Juſtin, *lib.* 43, *cap.* 3. Cet Hiſtorien dit, que les Phocéens, peuple d'Yonie, n'ayant qu'un ſol étroit & aride, étoient plus marins qu'agriculteurs; ils ſubſiſtoient de la pêche, du commerce, & même, ajoute-t-il, de la *piraterie*, qu'on regardoit en ce temps-là comme un métier honorable : *Piſcando, mercando, plerùmque etiam latrocinio maris, quod illis temporibus gloriæ habebatur, vitam tollerabant.*

Mais *l'eſprit de commerce entraîne avec ſoi celui de frugalité, d'économie, de modération, de travail, de ſageſſe, d'ordre & de regle. Il eſt oppoſé au brigandage. Il unit les Nations, & ſon effet naturel eſt de porter à la paix.* Eſprit des Loix.

S'il eſt donc vrai que les Phocéens s'adonnoient à la pêche & au commerce, ils avoient intérêt de conſerver la paix avec leurs voiſins, & de ne les inquiéter que lorſque des raiſons d'Etat rendoient la guerre néceſſaire.

Une Peuplade, partie de Phocée, vint fonder Marſeille. » Ce furent ces Phocéens qui humaniſerent les Gaulois, & » en polirent les mœurs, qui leur apprirent à cultiver la terre, » à ceindre les Villes de murailles, à vivre ſous le joug des » Loix, & non dans la licence des armes, à tailler la vigne, » & à planter l'olivier. Les choſes acquirent dès-lors une telle » perfection, qu'il ſembloit, non que la Grece ſe fût tranſ- » portée dans les Gaules, mais que les Gaules ſe fuſſent tranſ- » portés dans la Grece ». Juſtin, *d. loco*, ch. 4.

Ciceron *pro Flaco*, *cap.* 26, dit, qu'il ne peut décider ſi la bonne diſcipline qui régnoit dans Marſeille, ne l'emportoit pas ſur celle de la Grece, ou ſur celle de toutes les autres Nations. *Cujus ego civitatis diſciplinam atque gravitatem, non ſolùm Greciæ, ſed haud ſcio an cunctis gentibus anteponandam dicam.* De maniere, ajoute-t-il, qu'il eſt plus facile de louer, que d'imiter les ſages inſtitutions qui la gouvernent : *ut omnes ejus inſtituta laudare facilius poſſint, quàm æmulari.*

Lors de la guerre civile entre Ceſar & Pompée, Mar-

ſeille n'eut garde de violer le Traité d'alliance qu'elle avoit conclu avec le Sénat. Elle aima mieux manquer de prudence que de bonne foi : *fide melior, quàm concilio prudentior.* Velleius-Paterculus, *lib.* 2, *cap.* 31.

Les Marſeillois avoient ſoin de chaſſer de leur Ville, les Hiſtrions, & tous ceux dont le mauvais exemple auroit été capable de corrompre la Jeuneſſe. Valere-Maxime, *lib.* 2, *cap.* 6, *n.* 7 & 9.

Je ne parlerai pas de leur célebre Académie, où les Romains envoyoient leurs enfans pour s'y perfectionner dans les ſciences & dans la vertu. Agricola, beau-pere de l'Hiſtorien Tacite, avoit fait ſes premieres études dans cette Ville, qui joignoit à la politeſſe des Grecs, la retenue des Provinces : *Parvulus ſedem ac magiſtram ſtudiorum Maſſiliam habuerat, locum græcâ comitate & provinciali parcimoniâ miſtum ac benè compoſitum.* Tacite, en la vie d'Agricola, *n.* 4.

Des mœurs auſſi auſteres, excluoient donc de Marſeille toute idée de brigandage & de piraterie.

Ce caractere de candeur & de probité, s'eſt tranſmis d'âge en âge parmi les Marſeillois. Leur commerce n'eſt devenu floriſſant que par la juſte confiance qu'ils ont ſu mériter auprès des Etrangers ; & leur *Académie des Belles Lettres, Sciences & Arts*, fait revivre celle de la ſœur de l'ancienne Rome.

§. 3. Barbareſques ſont-ils des Pirates ?

Depuis long-temps, les mœurs antiques étoient diſparues des Bords Africains. Les Barbareſques étoient devenus de vrais Pirates. *Bugia, ed algieri, infami nidi di corſari*, dit le Taſſe ; Jéruſalem délivrée, *chant* 15, *St.* 21, (*infrà* §. 7.)

Mais aujourd'hui ils ne méritent plus cette qualification, parce que dans leur guerre, ils ſe conforment à *l'ancien droit des gens.* Ce n'eſt que par repréſailles que leurs priſonniers deviennent eſclaves parmi nous.

§. 4. Pirates ſont ennemis du genre humain.

Les Pirates ſont ennemis du genre humain : *Pirata non eſt perdullium numero definitus : ſed communis hoſtis omnium.* Ciceron, *de offic.*, *lib.* 3, *cap.* 29.

» La piraterie ou le brigandage ſur mer, eſt un délit contre

» la Loi univerſelle des ſociétés. Un Pirate eſt l'ennemi com-
» mun du genre humain ; & comme il a renoncé à tous les
» avantages, auſſi bien qu'au gouvernement de la ſociété, s'é-
» tant remis dans l'état ſauvage de la nature, en déclarant la
» guerre au genre humain, le genre humain doit la lui dé-
» clarer à ſon tour ». Blakſtonne, *ch.* 5, *n.* 3. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 18, *n.* 81, *pag.* 578. Pekchius *ſur l'authentique navigia*, C. *de furtis*, *n.* 5, *pag.* 370. Straccha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 29. Devicq, *n.* 33. Cleirac, *Jugemens d'Oleron*, *art.* 47, *pag.* 158. Le Chevalier d'Abreu, *part.* 2, *ch.* 6.

Peine de mort contre les Pirates.

Les Loix prononcent la peine de mort contre les Pirates. Ordonnance *de* 1584, *art.* 64. Ordonnance *du* 5 *Septembre* 1718. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 18, *n.* 85, *pag.* 578. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 3, *n.* 8, *pag.* 973. Targa, *cap.* 61, *pag.* 261.

Chacun peut les prendre & les expolier.

» Les Pirates n'ont pas le droit des armes. Ce ſont des
» voleurs & des aſſaſſins qui ne forment pas un corps d'Etat.
» Ennemis de toutes les Nations contre leſquelles ils exercent
» indiſtinctement leurs brigandages, toutes les Nations ſont en
» droit de courir ſus, & de les exterminer ſans déclaration
» de guerre ». Bouchaud, *ch.* 5, *ſection* 2, *pag.* 88.

Vide les Auteurs qu'on vient de citer, & l'Ordonnance de la Marine, tit. *des priſes*, *art.* 4.

Mais ſi un Navire Marchand, non armé en guerre, qui pouvoit éviter les Pirates, les pourſuit pour s'en rendre maître, & qu'il devienne leur victime, c'eſt un ſiniſtre précédé de faute, duquel les Aſſureurs ne répondront point.

Doit-on les ſecourir s'ils ſont en danger?

Targa, *ch.* 61, dit que c'eſt impiété & injuſtice que d'avoir pitié des Pirates. *L'uſur pieta à coſtoro, é impieta & ingiuſtitia.*

Solum pietatis genus eſt; in hâc re, eſſe crudelem, dit Cleirac, *pag.* 158.

Straccha, *de nautis*, *part.* 3, *n.* 25, rapporte le trait de certains Pirates qui ſe rendirent maîtres d'un Navire qui les avoit ſauvés du naufrage.

Je conviens qu'en pareil cas, un Capitaine doit uſer de prudence. Mais ſi, de gaieté de cœur, il laiſſoit périr les Pirates qui ont fait naufrage, il pécheroit contre l'humanité, & ſe rendroit coupable d'un grand crime. Les Pirates ſont des hommes qui peuvent venir à récipicence. Il n'appartient pas à un particulier de les juger, & ce ſeroit une horreur de les laiſſer périr miſérablement.

Si par la plus noire des ingratitudes, ils s'emparent du Navire qui les a ſecourus, c'eſt un cas fatal, dont les Aſſureurs ſont reſponſables.

Ce que je viens de dire, s'applique à plus forte raiſon à des *ennemis*. Lorſqu'après un combat ou un naufrage, ils ſe ſauvent à la nage, on leur donne tous les ſecours que l'humanité exige; (ce cas eſt arrivé plus d'une fois dans la préſente guerre.) On conſidere en eux la ſeule qualité d'homme, & on n'a garde de les détenir priſonniers. On n'oubliera jamais avec quelle généroſité les Matelots de la Frégate *la Surveillante*, reçurent ceux de la Frégate Angloiſe *le Québec*, lorſque le feu conſuma cette derniere Frégate, après le combat ſanglant que le brave du Couëdic avoit ſoutenu contr'elle.

Autre trait de bienfaiſance. La Frégate Angloiſe *la Blonde*, ayant péri près de l'Iſle Great-Seal, ſur les Côtes de Terre-Neuve, dès le mois de Mai 1782, le Capitaine Thearnbourough & tout l'Equipage gagnerent cette Iſle inhabitée, à l'aide d'un Radeau qu'ils avoient fait à la hâte. Ils vécurent des fruits & des raiſins qu'elle produit. Enfin, ils en furent retirés par deux Corſaires de Boſton, qui reſpecterent leur triſte ſituation, & qui les envoyerent à Hallifax dans la Nouvelle Ecoſſe, munis d'un paſſe-port, par lequel ils étoient à l'abri de toute invaſion américaine. Les diſgraciés revinrent à New-York, où ils acheterent un Navire Bermudien, qui les ramena en Irlande. *Gazette de France du premier Octobre* 1782.

Voici un trait odieux, qui fait un triſte contraſte avec les précédens,

précédens, mais qu'on auroit tort d'imputer à la Nation Angloiſe.

Le Patron J. Roels, Hollandois, naviguant *ſous Pavillon neutre*, commandoit un petit Navire armé de ſix hommes. Il venoit de Plymouth pour ſe rendre au Texel. Se trouvant à la hauteur de Portland, il fit rencontre d'une Chaloupe portant douze Anglois, qui, arrivés près de ſon bord, lui demanderent un peu d'eau, en lui déclarant que leur Bâtiment venoit d'être pris par des François, auxquels ils avoient eu le bonheur d'échapper. Le Patron Roels touché de leur ſituation, leur permit avec confiance de paſſer ſur ſon Navire; mais à peine y furent-ils, qu'ils ſe rendirent maîtres de l'Equipage, prirent ſa voile de miſaine, le mât & la voile de ſa Chaloupe, les cordes, uſtenſiles, & preſque toutes les hardes tant du Patron que de l'Equipage, caſſerent & briſerent les caiſſes & ballots qui étoient dans le Navire, enleverent autant de marchandiſes que leur barque pouvoit en contenir, & remirent à la voile. *Gazette de France du* 18 *Octobre* 1782.

Je ſuis perſuadé que cette perfidie recevra de la part du Gouvernement Anglois la punition qu'elle mérite.

Peut-être que le Patron Roels ſera tancé de quelque imprudence; mais il vaut mieux être dupe de l'erreur, que manquer aux devoirs de l'humanité. Les Aſſureurs répondent de pareils événemens, ſauf les exceptions de droit qui peuvent réſulter des circonſtances du fait.

§. 5. Les Pirates n'acquierent pas la propriété de ce qu'ils ont pris.

Les Pirates n'acquierent jamais la propriété de ce qu'ils prennent. Le droit des gens ne les autoriſe pas à ſe l'approprier au préjudice du véritable Maître. L. 4, §. 17, ff. *de uſurp.* L. 19, §. 2. L. 24, ff. *de capt. & poſtlim.* Cleirac, *pag.* 453, *n.* 5. Duperier, *tom.* 3, *pag.* 515. Grotius, *liv.* 3, *ch.* 9. §. 16.

Le véritable maître peut le réclamer en tout temps, des mains du Pirate.

Le véritable Maître eſt donc recevable en tout temps à réclamer ſa choſe, des mains du Pirate. *Furtivæ rei, æterna auctoritas eſto*, dit la Loi des Douze Tables. Terraſſon,

pag. 109. Cleirac, *pag.* 273 & 453. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 4, *n.* 4.

§. 6. Recouſſe.

Comme il réſulte de ces principes que les Pirates n'acquierent aucune propriété ſur les Navires dont ils s'emparent, il faut en conclure que les repriſes qu'on fait ſur eux, doivent revenir à leurs premiers maîtres, dont les droits ne peuvent avoir ſouffert aucune atteinte.

Cependant Grotius, *liv.* 3, *ch.* 9, §. 17, dit qu'en certains Pays, » les Vaiſſeaux pris par des Pirates, de» meurent à ceux qui les ont repris. Et au fonds, ajoute-t-il, » il n'y a point d'injuſtice à priver ainſi les particuliers de » leurs biens, en conſidération de l'utilité publique : ſur-tout » vû la grande difficulté à recouvrer une choſe perdue de » cette maniere ». Caſaregis, *diſc.* 24, *n.* 6, adopte la même regle, dont l'objet, dit-il, eſt de rendre les Chrétiens plus ardens à courir ſur les Pirates.

Le Chevalier d'Abreu, *part.* 2, *ch.* 6, §. 4, eſt du même avis. Il dit qu'en Eſpagne, l'Ordonnance des courſes y eſt formelle. Et au §. 6 il ajoute, » que le même eſprit dicta une » Déclaration Royale, datée du 22 Décembre de l'année » 1624. *Conſidérant*, dit cette Déclaration, *les dommages que* » *cauſe à mes Sujets, & à mes Alliés, le grand nombre de* » *Corſaires qui infeſtent les mers, & voulant encourager les* » *Armateurs aux frais qu'ils peuvent faire pour les pour*» *ſuivre ; j'ordonne que les repriſes qu'ils feront ſur les Pi*» *rates leur appartiendront, en quelque parage qu'ils le* » *faſſent, pourvu que ces repriſes aient été pendant vingt*» *quatre heures au pouvoir deſdits Corſaires.* Ces diſpoſi» tions, qui exigent la révolution des vingt-quatre heures, » ne prétendent point qu'elle donne au Pirate aucun droit ſur » les priſes, parce qu'il eſt décidé qu'en vertu de quelque » terme, quelque long qu'il ſoit, il n'en acquiert jamais aucun. » En accordant au repreneur la propriété de ſes captures, » les Loix n'ont autre choſe en vue, que la récompenſe de » ſon courage pour les efforts qu'il fait pour l'utilité publique,

» à laquelle il travaille au péril de ſes biens & de ſa propre » vie ».

Telle étoit notre ancienne Juriſprudence. Bouchel, *v°. Recouſſe*, *tom.* 3, *pag.* 83. Cleirac, *pag.* 454, *n.* 6.

Mais l'Ordonnance de 1681, art. 10, *tit. des priſes*, établit un droit nouveau. » Les Navires & effets de nos » Sujets ou Alliés repris ſur les Pirates, & réclamés dans » l'an & jour de la Déclaration qui en aura été faite en » l'Amirauté, ſeront rendus aux Propriétaires, en payant le » tiers de la valeur du Vaiſſeau, & des marchandiſes *pour* » *frais de recouſſe* ».

Cet article de l'Ordonnance eſt relatif à la déciſion de la Loi 44, ff. *de adquir. rer. domin.* On ſe regle alors, vis-à-vis des Propriétaires & des Aſſureurs, de la même maniere que dans le cas du Navire pris illicitement par un capteur ennemi, & repris après les 24 heures. *Suprà ſect.* 23.

§. 7. Achat des choſes déprédées par les Pirates.

Bouchaud, *ch.* 5, *ſect.* 2, *pag.* 89 & 498, rapporte le Traité de 1667 entre les Anglois & les Hollandois, par lequel il fut déterminé, qu'il » ne ſeroit pas permis aux Pi- » rates de vendre dans les Ports de l'une & l'autre Nation, » les Bâtimens & marchandiſes dont ils ſe ſeront emparés; & » que ſi ces priſes y ſont vendues, elles ſeront reſtituées aux » Propriétaires qui les réclameront ».

Telle eſt la diſpoſition du droit commun en matiere de choſes volées; & nos Auteurs, ſauf certaines modifications, appliquent cette regle aux choſes priſes par les Pirates. Caſaregis, *diſc.* 29, *n.* 2; *diſc.* 123. Roccus, *de navib.*, *not.* 37.

Des Pirates avoient pris un Navire de Marſeille, qu'ils avoient conduit à Livourne. Ils en vendirent la cargaiſon à des Juifs. Ceux-ci la porterent à Marſeille. Les Propriétaires la firent ſaiſir, & par Arrêt du 22 Octobre 1678, *la ſaiſie fut déclarée bien faite, ſans reſtitution du prix.* Boniface, *tom.* 5, *pag.* 437.

Un Pirate prit la Pinque *St. Pierre*, commandée par le Patron Jacques Martinenq. Il la conduiſit dans un Port de

l'Archipel, où il la vendit avec le chargement à Pierre Truc, moyennant 1500 piaſtres. Martinenq obtint de M. l'Ambaſſadeur de France à Conſtantinople, une Sentence qui condamna Truc à lui rendre la Pinque & le chargement. Arrêt du Parlement d'Aix, rendu en Juin 1710, au rapport de M. de Valabre, qui confirma cette Sentence, ſans ordonner aucune reſtitution de prix.

§. 8. Navire propre au Pirate, vendu à un tiers.

On a demandé ſi les Marchands déprédés, ont action contre le propre Navire du Pirate, que celui-ci a vendu à un tiers; il eſt décidé que non. *Navis enim, tanquàm inanimata, non deliquit.* Straccha, *de navib.*, *part.* 2, *n.* 14. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 9, *n.* 34, *pag.* 501. Roccus, *de navib.*, *not.* 36. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 29.

§. 9. Piraterie eſt avarie ſimple.

La Loi 2, §. 3, ff. *de Leg. Rhod.*, décide que la choſe qui eſt enlevée par les Pirates, périt pour celui à qui elle appartenoit.

L'Ordonnance, tit. *des avaries*, *art.* 6, met au rang des avaries groſſes, les *choſes données par compoſition aux Pirates.* D'où M. Valin conclut, avec raiſon, que ſi, ſans compoſition, le Pirate pille & prend les effets qu'il juge à-propos, abandonnant le reſte, ce pillage eſt avarie ſimple, parce qu'il n'a pas été fait pour le ſalut commun. Telle eſt la doctrine générale. Kuricke, *jus hanſ.*, *tit.* 8, *art.* 4, *pag.* 775. *Vid. infrà ſect.* 41, §. 9, où cette matiere eſt traitée avec quelque étendue.

§. 10. Piraterie eſt préſumée cas fatal.

La piraterie eſt un accident qui eſt préſumé fatal. L. 3, §. 1, ff. *commodati*; les Aſſureurs en répondent. *Art.* 26, *h. t.* Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 7, *n.* 311 & 323, *pag.* 457. Roccus, *not.* 41 & 64. Scaccia, §. 1, *queſt.* 1, *n.* 135. Targa, *pag.* 61.

S'il y a de la faute du Capitaine.

Mais, ſi le Capitaine Marchand eſt pris par des Pirates, qu'il auroit pu & dû éviter, les Aſſureurs ne répondent point de la perte. *Suprà ſect.* 19.

Il en eſt de même, ſi le Capitaine n'a pas prévu le danger qu'il auroit pu éviter par une meilleure conduite.

La Goulette *la Vierge de la Garde*, Capitaine Poule, re-

venant de Smyrne avec un chargement d'huile, toucha à *l'Eſpeci*, Iſle déſerte dans le Golfe de Naples de Romanie en Morée. Le Capitaine & tout l'Equipage mirent pied à terre, où ils s'amuſoient à la chaſſe. Des Pirates entrerent dans la Goulette, pillerent les agrès & les victuailles, & tout ce qui fut à leur bienſéance. Ils s'enfuirent.

Le Capitaine ramena à Marſeille la Goulette ainſi dilapidée, & préſenta Requête en avarie groſſe contre les ſieurs Pelletan & Bouche, ſes Chargeurs. Ceux-ci, dont le chargement d'huile étoit intacte, oppoſerent que le pillage étoit avarie ſimple. Ils préſenterent cependant Requête contre leurs Aſſureurs en aſſiſtance de cauſe & garantie.

Les Aſſureurs répondirent que l'accident étoit arrivé par la faute du Capitaine, qui n'auroit pas dû laiſſer ſon Navire ſans bonne garde dans un endroit auſſi ſuſpect que celui de *l'Eſpeci*.

Sentence du 12 Décembre 1771, qui, décidant que ce pillage étoit avarie groſſe, condamna Pelletan & Bouche à payer au Capitaine la ſomme de 1611 liv. 14 ſols, & qui, à l'égard des Aſſureurs, ordonna un *plus amplement oui*.

Les ſieurs Pelletan & Bouche (pour leſquels j'écrivis en ſeconde inſtance) appellerent, & tinrent leurs Aſſureurs en qualité. Arrêt du 12 Juin 1773, qui réforma la Sentence, & débouta le Capitaine de ſa Requête, avec dépens envers toutes les parties.

SECTION XXIX.

Vol des effets aſſurés.

On diſtingue deux ſortes de vols : le vol ſimple appellé *furtum*, & le vol accompagné de violence, appellé *latrocinium*.

Le premier n'eſt pas mis au rang des cas fortuits. La Loi

préſume qu'on auroit pu le prévenir par la vigilance : *Furtum non eſt caſus fortuitus*, dit Cujas, *ad Leg.* 1, C. *de locat. & condit.*

Le ſecond eſt conſidéré comme un cas fatal, qu'on n'a pu ni prévoir, ni empêcher. *Latrocinium, fatale damnum, ſeu caſus fortuitus eſt.* Godefroy, *ad Leg.* 52, §. 3, ff. *pro ſocio.*

Cette diſtinction réſulte de pluſieurs autres Textes. L. 18, ff. *commodati.* L. 1, C. *depoſiti.* Santerna, *part.* 4, *n.* 51.

De là, il ſuit 1°. que les Aſſureurs ne répondent point du vol ſimple commis dans le Navire, parce qu'on préſume, avec raiſon, que cet accident eſt arrivé par la faute du Capitaine, ou de l'Equipage. Roccus, *not.* 42.

2°. Qu'ils répondent du vol fait avec violence par des voleurs de terre : Roccus, *not.* 43 ; pourvu que cette violence ſoit duement conſtatée.

Notre Ordonnance en l'article 26, ſe ſert du mot générique *pillage*, qui embraſſe toute rapine faite à main armée, ſoit par des Pirates, ſoit par des voleurs d'une autre eſpece.

M. Pothier, *n.* 55, dit que » la perte des effets aſ-» ſurés qui arrive par le pillage qui eſt fait en cas de nau-» frage par des Pillards, ſur le rivage ſur lequel le flot les a » jettés, eſt une fortune de mer, que les Aſſureurs doivent » ſupporter ».

J'adopte cette déciſion. Le naufrage donne ouverture à l'Aſſurance. Les effets naufragés deviennent propres aux Aſſureurs, à qui le délaiſſement en eſt fait. On ſe trouve alors au cas de la regle : *res perit domino.*

SECTION XXX.

Arrêt de Prince.

§. 1. Obſervations générales

Les Auteurs confondent ſouvent l'Arrêt de Prince, avec l'*embargo* ou *fermature* des Ports. Cependant l'article 8, *tit. des Chartes-parties*, ſemble indiquer quelque différence d'un cas à l'autre.

Lorſqu'un Port eſt fermé, tous les Navires qui s'y trouvent, ſont néceſſairement *arrêtés*; mais tel ou tels Navires peuvent être arrêtés, ſans que le Port ſoit fermé.

L'*embargo* (qui en Eſpagnol ſignifie *ſaiſie* & *ſequeſtration*) eſt pris ici pour une défenſe générale, de laiſſer ſortir du Port aucun Navire juſqu'à nouvel ordre. Il opere toujours *Arrêt*; au lieu que l'Arrêt pouvant être l'effet d'une défenſe particuliere, n'eſt pas toujours un *embargo*. Au reſte, la Juriſprudence en l'un & l'autre cas, eſt régie par les mêmes regles.

Qu'eſt-ce qu'Arrêt de Prince?

L'Arrêt de Prince eſt l'Acte d'un Prince ami, qui, pour néceſſité publique, & *hors le fait de la guerre*, arrête quelque Vaiſſeau, ou tous les Vaiſſeaux qui ſe trouvent dans un Port ou Rade de ſa domination. *Vide* Guidon de la Mer, *ch.* 7, *art.* 6; *ch.* 9, *art.* 6 & 13. Ordonnance de la Marine, *tit. des Lettres de Marque*, *art.* 1.

Lorſqu'un Vaiſſeau eſt détenu dans un Port *après une déclaration de guerre*, ou *en vertu de Lettres de repréſailles*, c'eſt un accident qui participe beaucoup plus de la priſe, que de l'Arrêt de Prince, & qui, ſuivant M. Pothier, *n.* 56, donne *incontinent* lieu au délaiſſement, *quoique la confiſcation n'ait pas été prononcée*, & que le Navire ſoit relâché enſuite.

Différence entre priſe & Arrêt de Prince.

En conférant ce que je viens d'obſerver, avec ce que j'ai dit *ſuprà ſect.* 18, §. 1, il eſt aiſé de comprendre la différence qu'il y a entre priſe & Arrêt de Prince.

Dans la prise, on a pour objet de s'approprier la proie : *Si commette depredatione con appropriarsi il depredato.*

Dans l'Arrêt de Prince, on a dessein ou de rendre ensuite libre la chose arrêtée, ou d'en payer la valeur : *Con fine ò di restituire la cosa intrattenuta, ò di pagar il di lui prezzo.*

S'il arrivoit que le Navire arrêté ne fût ni rendu libre, ni payé, l'accident n'en seroit pas moins un Arrêt, parce que le caractere de toute chose dépend de la fin, du moins apparente, pour laquelle elle avoit été opérée : *Regolandosi ogni cosa secondo il fine, per quale si opera almen apparentemente.* Targa, *cap.* 66, *pag.* 283.

§. 1. L'Arrêt peut-il être effectué en pleine mer?

M. Pothier, *n.* 56, dit que l'Arrêt differe de la prise, en ce que la prise se fait *en pleine mer*, au lieu que l'Arrêt se fait dans le Port ou Rade où le Vaisseau se trouve.

Il a raison, si le Vaisseau est arrêté *en pleine mer*, & dans un esprit de déprédation totale ou partielle; mais autre chose seroit, si pour cause de nécessité publique, & sans aucun esprit de déprédation, le Navire étoit arrêté dans les Mers adjacentes d'un Prince ami. En voici un exemple.

La disette étoit à Corfou. Les Galleres de Venise rencontrerent en pleine mer un Bâtiment Gênois, chargé de blé. Elles l'arrêterent & le firent aller à Corfou, où le blé fut vendu & payé.

Les Assureurs sur le corps furent attaqués de la part des Assurés. Ceux-ci soutenoient que le Navire avoit été pris par les Venitiens, qu'il avoit souffert un véritable sinistre, & qu'on étoit en droit d'en faire le délaissement. Les Assureurs répondirent que c'étoit un simple Arrêt de Prince, dont l'objet avoit été, non de prendre le Navire, mais d'acheter le blé nécessaire au Public. *Diversio facta fuit non ad capiendam navim, sed ob publicam utilitatem grani consequendi causâ. Licuit frumenta accipere soluto pretio*; que le Capitaine n'avoit jamais cessé d'avoir le commandement de son Navire. *Patronus navis semper in suo patronatu stetit cum suis falcimentis.* Les Assureurs

ſureurs obtinrent gain de cauſe. Rote de Gênes, *dec.* 62. Roccus, *h. t.*, *not.* 60.

Il faut donc conclure qu'il n'eſt pas de l'eſſence de l'Arrêt de Prince, qu'il ſoit opéré dans un Port; il peut l'être en pleine mer, pourvu que ce ſoit *hors le fait de guerre.*

Mais lorſqu'un Neutre eſt arrêté ſur mer, & conduit par force dans les Ports d'une des Puiſſances belligérantes, ſous prétexte qu'il eſt ennemi, ou qu'il eſt chargé d'effets hoſtiles, cet accident eſt placé dans la cathégorie des *priſes*, parce qu'il eſt arrivé *dans le fait de la guerre.* Peu importe que ce Navire ſoit enſuite relâché; telle eſt notre Juriſprudence. *Suprà ſection* 19 *&* 20.

§. 3. Les Aſſureurs répondent de l'arrêt.

L'article 26, *h. t.*, met aux riſques des Aſſureurs, toutes pertes & dommages qui arrivent ſur mer par *Arrêt de Prince.*

Les Formules de Marſeille, de Bourdeaux, de Rouen, de Nantes, d'Anvers, de Hambourg &c., mettent à la charge des Aſſureurs *l'Arrêt & détention de Prince & Seigneurie.*

Tous nos Auteurs répétent la même choſe. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 3, *n.* 324, *pag.* 757. Kuricke *diat.*, *pag.* 835, *n.* 12.

Il eſt donc certain que l'Arrêt de Prince n'altére en rien les pactes du Contrat d'Aſſurance; & l'on ne peut appliquer ici ni l'art. 8, *tit. des Chartes-parties*, ni l'article 16, *tit. du fret*, ni l'article 5, *tit. de l'engagement des Matelots.*

Si la prime avoit été ſtipulée à tant *par mois*, elle ſeroit due pendant la détention, parce que les Aſſureurs répondent de la perte qui peut arriver dans cet intervalle.

Si l'Aſſurance a été faite pour un temps limité, elle ceſſera à l'échéance du terme preſcrit par la police, ſans que le délai ſoit ſuſpendu pendant l'Arrêt.

Si l'Aſſurance a été faite pour l'entier voyage, moyennant une prime déterminée, il ne ſera dû aucune augmentation de prime pour le temps de l'Arrêt, parce que ce retardement eſt une force majeure qui eſt à la charge des Aſſureurs. Valin, *art.* 16, *tit. du fret.*

§. 4. Perte & dépenſes *du Navire* pendant le temps de l'Arrêt.

Pour déterminer ſur qui doivent tomber la perte du Navire, ou les dépenſes faites pour le Navire pendant le temps de l'Arrêt, il faut diſtinguer le cas du Navire arrêté *avant le voyage commencé*, d'avec le cas du Navire arrêté dans ſa route.

Si le Vaiſſeau eſt arrêté avant le riſque commencé.

Si le Vaiſſeau eſt arrêté avant le voyage commencé (c'eſt-à-dire, avant que le temps des riſques ait couru pour compte des Aſſureurs ſur le corps), les pertes & dommages arrivés au Navire, & toutes les dépenſes faites pour le Navire pendant ce temps-là, ſont étrangeres aux Aſſureurs, parce qu'ils n'étoient pas encore Aſſureurs effectifs, & qu'ils ne devoient l'être que depuis le moment que le Navire auroit mis à la voile. (*Article* 13, *tit. des Contrats à la groſſe.*) Cet accident eſt alors conſidéré comme un *danger de terre*, dont les Aſſureurs ne ſont pas reſponſables. (Guidon de la Mer, *ch.* 9, *art.* 6.)

Ainſi, *les journées employées à équiper le Navire* (dont il eſt parlé dans l'art. 5, *tit. de l'engagement*), ſeront à la charge du Vaiſſeau, & non à celle des Aſſureurs.

Ainſi, la perte du Navire, endommagé ou anéanti par quelque cas fortuit, pendant le temps de l'Arrêt, & avant le riſque commencé, concernera les ſeuls Propriétaires, ſans qu'ils aient aucun recours contre leurs Aſſureurs &c.

Si le Vaiſſeau eſt arrêté après le riſque commencé.

Mais les Aſſureurs ſeront reſponſables des pertes & dommages arrivés au corps du Navire pendant le temps de l'Arrêt, ſi le Vaiſſeau eſt arrêté après le riſque commencé.

Dans ce dernier cas, ils ſupporteront *l'avarie* occaſionnée par la *nourriture & les loyers des Matelots* : de quoi il eſt parlé dans l'art. 16, *tit. du fret*, & *dans l'art.* 7, *tit. des avaries.* Pothier, *n.* 57.

Dans le même cas, ils ſeront garans de toutes les pertes occaſionnées par cas fortuit, relativement à l'intérêt aſſuré.

§. 5. Perte des marchandiſes pendant le temps de l'Arrêt.

La diſtinction que je viens de faire, n'a pas lieu à l'égard des marchandiſes aſſurées, parce qu'en conformité de l'art. 13, *tit. des Contrats à la groſſe*, & ſuivant l'uſage,

elles ſont aux riſques des Aſſureurs, dès le moment qu'elles ſont chargées dans le Navire. (Je ſuppoſe ici que l'Aſſurance ait été faite ſans détermination de temps.)

Mais les Aſſureurs ne répondront point des *déchets*, *diminutions & pertes* qui arriveront *par le vice propre de la choſe*, ſans le concours direct & immédiat d'une force majeure. Cette déciſion réſulte des articles 29 & 50, *h. t.*; & je ne ſuis de l'avis ni de M. Valin *ibid.*, ni de M. Pothier, *n.* 57, qui diſent le contraire; car c'eſt bien aſſez que les riſques maritimes proprement dits, ſoient prolongés vis-à-vis des Aſſureurs, ſans qu'ils ſoient ſoumis à une nouvelle charge, dont l'art. 29, *h. t.*, les diſpenſe expreſſément.

Si pendant le temps de l'Arrêt, le Marchand fait décharger ſa marchandiſe pour prévenir qu'elle ne ſe gâte, cette opération ſera *à ſes frais* (*art.* 9, *tit. des Chartes-parties*) ſans que les Aſſureurs y entrent pour rien; & s'il ne les recharge pas, ils ne ſeront obligés de lui rendre le tiers de la prime, que dans le cas de droit.

Mais ils ſupporteront l'avarie dont il eſt parlé en l'art. 7, *tit. des Avaries.* » La nourriture & les loyers des Matelots » d'un Navire arrêté en voyage par ordre ſouverain (eſt-il dit) » ſeront réputés *avaries groſſes*, ſi le Vaiſſeau eſt loué » par mois; & *s'il eſt loué au voyage, ils ſeront portés par le* » *Vaiſſeau ſeul comme avaries ſimples* ».

M. Pothier, *Traité des Chartes-parties*, *n.* 85, *tom.* 2, *pag.* 399, a pénétré, ſi je ne me trompe, le motif de la diſtinction faite par cet article. » Le prix des ſervices, dit-il, que » rendent les Matelots pour la garde & la conſervation des » marchandiſes des Affréteurs, étant une des choſes qui ſont » renfermées dans le fret; lorſque l'affretement a été fait au » voyage, le Maître qui reçoit le fret pour tout le voyage, » dont le temps de la détention du Vaiſſeau fait partie, » doit fournir le ſervice de ſes Matelots pour tout le temps du » voyage, dont celui de la détention fait partie.

» Le Maître devant le ſervice de ſes Matelots à l'Affréteur

» pendant le temps de la détention du Vaiſſeau, auſſi bien » que pendant le reſte du voyage, il doit nourrir & payer » ſes Matelots à ſes propres dépens pendant ce temps, & pen- » dant le reſte du temps du voyage; l'Affréteur ne doit donc » y contribuer en rien.

» Au contraire, lorſque l'affrétement eſt fait au mois, le » Maître ne recevant pas de fret pendant le temps de la dé- » tention du Vaiſſeau, il ne doit pas à l'Affréteur le ſervice » de ſes Matelots; l'Affréteur doit donc contribuer pendant » ce temps aux loyers & nourriture des Matelots, pour le » ſervice qu'il en reçoit ».

Cette contribution doit donc retomber ſur les Aſſureurs, à moins que la police ne renferme la clauſe : *franc d'avarie.*

§. 6. Délaiſſement pour cauſe d'Arrêt.

Les expéditions mercantilles demandent célérité, & il n'eſt rien de ſi fatal, que les retards qu'elles eſſuyent. L'Ordonnance voulant donc concilier l'intérêt public, avec celui des particuliers, permet à ceux dont les Navires ſont arrêtés par ordre ſouverain, d'en faire en certains cas le délaiſſement à leurs Aſſureurs.

» Le délaiſſement pourra être fait après ſix mois, ſi les » effets ſont arrêtés en Europe ou Barbarie ». *Art.* 49, *h. t.*

» Il pourra être fait après un an, ſi c'eſt en Pays plus éloigné : » le tout à compter du jour de la ſignification aux Aſſureurs ». *d. art.* 49.

» Si les marchandiſes arrêtées ſont *périſſables*, le délaiſ- » ſement pourra être fait après ſix ſemaines, ſi elles ſont ar- » rêtées en Europe ou Barbarie, & après trois mois, ſi c'eſt » en Pays plus éloigné : à compter auſſi du jour de la ſigni- » fication de l'Arrêt aux Aſſureurs ». *Art.* 50.

» Les Aſſurés ſont tenus pendant leſdits délais, de faire toutes » diligences pour obtenir main-levée des effets arrêtés, & pour- » ront les Aſſureurs les faire de leur chef, ſi bon leur ſemble ». *Art.* 51.

(Cet article 51 ne renferme aucune peine contre les Aſ-

ſurés qui manquent de faire les diligences dont il parle.)

Voici un cas où l'Arrêt de Prince ne donne pas lieu au délaiſſement.

» Si le Vaiſſeau (dit l'art. 52, *h. t.*) étoit arrêté en vertu » de nos ordres dans un des Ports de notre Royaume, *avant* » *le voyage commencé*, les Aſſurés ne pourront, à cauſe » de l'Arrêt, faire l'abandon de leurs effets aux Aſſu- » reurs ».

Ces mots *avant le voyage commencé*, ſignifient, avant que le riſque ait pris ſon cours. Il eſt tout ſimple qu'en pareil cas, l'abandon ne ſoit point admis, ſous prétexte d'un *Arrêt*, qui eſt abſolument étranger aux Aſſureurs; mais ſi le Vaiſſeau étoit arrêté dans un Port du Royaume, après le riſque commencé, il n'eſt pas douteux qu'on ne dût alors ſe régler par la diſpoſition du droit commun, conſignée dans les articles 49, 50 & 51, que je viens de rapporter.

M. Valin, voulant expliquer cet article 52, diſtingue *l'Arrêt du Prince étranger*, d'avec *l'Arrêt fait par ordre du Roi*; il diſtingue encore l'Arrêt dans le lieu même de l'armement, d'avec l'Arrêt ordonné dans un Port du Royaume, où le Navire a relâché: mais cet Auteur eût ſupprimé toutes ces diſtinctions, très-peu ſatisfaiſantes par elles-mêmes, s'il eût donné aux mots (de l'article 52) *avant le voyage commencé*, la même interprétation qu'il avoit donnée aux mots (de l'article 57, *h. t.*,) *avant le départ du Vaiſſeau*, ainſi qu'on le verra dans la Section ſuivante, §. 1; car lorſqu'en cette matiere l'Ordonnance parle de *voyage*, elle entend parler du voyage aſſuré, *viagio*, lequel ne commence qu'avec le riſque même. *Vid. infrà chap.* 13, *ſect.* 4.

Le véritable ſens de cet article 52, n'a pas échappé à M. Pothier. » La raiſon de différence (dit-il, *n°.* 59) entre le » cas de l'Arrêt du Vaiſſeau, fait avant le départ, & celui » fait depuis, eſt que *le temps des riſques*, dont les Aſſu- » reurs ſe chargent à l'égard du Vaiſſeau, *ne commence que* » *du jour du départ*; c'eſt ce que veut dire l'Auteur du Guidon,

» lorſqu'il dit, *chap.* 9, que l'Arrêt fait avant le départ du » Vaiſſeau, n'eſt que *danger de terre*, dont l'Aſſureur n'eſt » pas tenu ». D'où il ſuit, que ſi le temps des riſques a commencé avant le départ du Navire, on doit ſe diriger par le droit commun.

SECTION XXXI.

Interdiction de Commerce.

§. 1. Interdiction de Commerce avec le lieu deſtiné. *Avant le voyage commencé.*

» Si *avant le départ du Vaiſſeau*, il arrive interdiction de » commerce par guerre, repréſailles, ou *autrement*, avec le » Pays *pour lequel il étoit deſtiné*, *la Charte-partie ſera ré-* » *ſolue*, ſans dommages & intérêts de part ni d'autre ». *Art.* 7, *tit. des Chartes-parties.*

L'interdiction de commerce arrive, ou par déclaration de guerre, ou par repréſailles, ou par une défenſe de commercer en tel endroit, ſoit pour cauſe de peſte, ou *autrement.* Valin, *art.* 4, *tit. de l'engagement des Matelots*, *tom.* 1, *pag.* 654.

Cette interdiction de commerce, arrivée par force majeure, ne pouvant être imputée à aucun des contractans, il eſt juſte que la Charte-partie ſoit réſolue ſans dommages & intérêts de part ni d'autre. Valin, *tom.* 1, *pag.* 592. Pothier, *Traité des Chartes-parties*, *n.* 98, *tom.* 2, *pag.* 402.

» Le Marchand payera les frais de la charge & décharge » de ſa marchandiſe ». *d. art.* 7, *tit. des Chartes-parties.*

» En cas d'interdiction de commerce avec le *lieu de la deſ-* » *tination* du Vaiſſeau, *avant le voyage commencé*, *il ne ſera* » *dû aucun loyer* aux Matelots engagés au voyage ou au » mois. Ils ſeront ſeulement payés des journées par eux em- » ployées à équiper le Bâtiment. » *Art.* 4, *tit. de l'Engagement.*

M. Valin, ſur l'art. 7, *tit. des Chartes-parties*, après avoir dit que l'obſtacle dont il s'agit procédant d'un fait de force

majeure, perſonne ne peut en être tenu, ajoute : *s'il n'y a convention contraire, ou ſi la Loi n'en diſpoſe autrement, comme en matiere d'Aſſurance, ou de prêt à la groſſe.*

Cet Auteur touche ici la queſtion qui eſt de ſavoir, ſi l'Aſſurance eſt diſſoute, dans le cas où il y ait interdiction de commerce avec le lieu deſtiné, avant le voyage commencé.

Il ſemble d'abord que ce point ſe trouve décidé par l'art. 37, *h. t.* » Si le voyage (eſt-il dit) eſt entiérement rompu *avant* » *le départ du Vaiſſeau*, même par le fait des Aſſurés, l'Aſ» ſurance demeurera nulle, & l'Aſſureur reſtituera la prime, à » la réſerve de demi pour cent ».

Mais cet article, *en parlant du départ du Vaiſſeau, ſuppoſe que les riſques pour l'Aſſureur, n'ont dû commencer qu'au moment que le Navire aura mis à la voile. Si donc ils ont commencé plutôt, c'eſt tout comme ſi le voyage fût commencé.* C'eſt ainſi que parle M. Valin *ibid.*

D'après cette interprétation, à laquelle on ne peut ſe refuſer, je diſtingue & je dis que ſi, lors de l'interdiction de commerce avec le lieu deſtiné, le riſque n'avoit pas encore commencé, l'Aſſurance ſeroit diſſoute, activement & paſſivement. *Vid. infrà ch.* 16, *ſect.* 1.

Mais ſi l'Aſſurance avoit été faite ſur des marchandiſes, qui, lors de l'interdiction de commerce, ſe trouvoient déja chargées, ou ſi elle avoit été faite ſur le corps du Navire, à compter du moment qu'il auroit pris charge, dans tous ces cas, l'Aſſurance ſubſiſteroit en toute ſa force, parce que la choſe aſſurée auroit été aux riſques des Aſſureurs, *avant le départ du Vaiſſeau.* L'interdiction de commerce eſt une fortune de mer; il ſuffit qu'elle ſurvienne depuis que le riſque a commencé, pour que les droits reſpectifs de l'Aſſuré & de l'Aſſureur, reſtent en leur entier. De ce qu'en pareil cas la Charte-partie eſt diſſoute entre le Chargeur & le Capitaine, il ne s'enſuit pas que l'Aſſurance doive également s'évanouir. L'Ordonnance ne le dit pas; les regles générales qu'elle établit, & la nature du Contrat s'y oppoſent : car, puiſque la

perte arrivée dans le Port même par le feu du Ciel, ou autre accident fortuit, auroit été à la charge des Aſſureurs, il eſt juſte qu'ils profitent de la prime, laquelle leur eſt acquiſe, quand même le riſque n'eût duré qu'un moment.

Interdiction de Commerce avec le lieu deſtiné, après le voyage commencé.

Les mots *avant le départ du Vaiſſeau : avant le voyage commencé*, qui ſe trouvent dans l'art. 7, *tit. des Chartes-parties*, & *art.* 4, *tit. de l'Engagement*, indiquent qu'il en eſt autrement, lorſque l'interdiction de commerce pour le lieu deſtiné, arrive après *le départ du Vaiſſeau*, ou ce qui eſt la même choſe, après *le voyage*, ou riſque *commencé*.

» S'il arrive interdiction de commerce avec le *Pays pour* » *lequel le Vaiſſeau eſt en route*, & qu'il ſoit obligé de re- » venir avec ſon chargement, il ne ſera dû au Maître que » le fret de l'aller, quand même le Navire auroit été affrété » allant & venant. ». *Art.* 15, *tit. du Fret.*

Dans ce cas, la Charte-partie ſubſiſte. Il n'eſt cependant dû que le *fret d'aller*. C'eſt par équité que la choſe eſt ainſi décidée entre le Maître & les Chargeurs. Valin *ibid.*, *pag.* 623. Pothier, *des Chartes-parties*, *n.* 69, *tom.* 2, *pag.* 394.

Les Matelots ſeront payés de leurs loyers, *à proportion du temps qu'ils auront ſervi*. Art. 4, *tit. de l'Engagement.*

La prime ſera due à plein aux Aſſureurs, attendu que le riſque continue juſqu'au retour.

Les Aſſureurs ſur le corps ſeront tenus des ſalaires dûs, & de la nourriture fournie à l'Equipage pendant le voyage de retour, déduction faite des *nolis d'aller*, dont le Navire aura profité; & les Aſſureurs ſur les marchandiſes ſeront tenus du *fret d'aller*, devenu inutile.

En Août 1781, Jean-Joſeph Charronier, commandant la Tartanne *la Colombe*, fut noliſé à Marſeille, pour aller à Toulon prendre des priſonniers Anglois, les tranſporter à Mahon, & ramener à Toulon les priſonniers François détenus à Minorque. D'après la permiſſion qui lui avoit été donnée, il prit à fret diverſes marchandiſes que les Chargeurs ſe firent

aſſurer.

assurer. Il fut à Toulon prendre les prisonniers Anglois. Il partit sous Pavillon Parlementaire.

Le 28 du même mois d'Août, se trouvant aux attorages de Minorque, il fut arrêté par un Loudre, qui le conduisit au Port Cornely, où se trouvoit Don Bonnaventure Moreno, Espagnol, Commandant des forces maritimes. Le Capitaine Charronier apprit alors que depuis le 19 du même mois d'Août, l'Isle étoit prise, & que le Fort St. Philippe étoit bloqué par M. le Duc de Crillon, Commandant des forces de terre. Il lui fut défendu de débarquer ni marchandises, ni prisonniers, pas même un Passager Minorquin qui étoit à bord. On lui ordonna de retourner à Toulon. Il y retourna; il consigna les prisonniers Anglois au Commissaire-Général de la Marine à Toulon, & revint à Marseille, où il demanda aux Chargeurs des marchandises le *nolis d'aller.*

Un de ceux-ci vint me consulter. Je lui répondis qu'il devoit payer le nolis; que telle étoit la disposition de l'article 15, *tit. du Fret.* Il acquiesça à ma décision; mais il requit ses Assureurs de l'indemniser de ce même nolis. Les Assureurs furent prendre conseil. On leur répondit qu'ils devoient payer cette *avarie.* Ils la payerent.

§. 2. Interdiction de Commerce *avec autre Pays que celui indiqué.*

S'il arrive interdiction de commerce *avec autre Pays*, que celui pour lequel le Vaisseau est destiné, la Charte-partie *subsistera en son entier.* Art. 7, tit. *des Chartes-parties.*

» La survenance d'une guerre, & les dangers auxquels elle » expose, étant un cas qui malheureusement n'est pas in- » solite, & que les parties ont pu prévoir, elle ne les dé- » charge pas de leurs obligations respectives ». Pothier, *Traité des Chartes-parties, n.* 99, *tom.* 2, *pag.* 403.

Le Capitaine ne peut demander aucune augmentation de fret. Valin, *art.* 7, *tit. des Chartes-parties.*

L'engagement des Mariniers subsiste de part & d'autre. Valin, *art.* 4, *tit. de l'Engagement des Matelots, tom.* 1, *pag.* 654.

Cependant par un Arrêt du Conseil du 20 Mai 1744, rapporté dans Valin, *tom.* 1, *pag.* 655, » le Roi étant informé » que les Navires équipés dans les différens Ports du Royaume,

» pour être envoyés à la pêche de la morue, *ne peuvent*,
» à cauſe de la Déclaration de guerre faite à l'Angleterre,
» *être expédiés pour cette deſtination, attendu les riſques évi-*
» *dents*. . . . . Interprétant les art. 4 & 5 du tit. 4, liv. 3 de l'Or-
» donnance de la Marine, ordonne qu'*attendu le riſque évident*,
» les Maîtres & Equipages des Navires préparés pour être en-
» voyés à la pêche, demeureront déchargés des engagemens
» par eux pris, leſquels ſeront déclarés *nuls & comme non*
» *avenus*; & reſpectivement les Négocians & Armateurs qui
» ont fait équiper leſdits Navires, de ceux qu'ils ont con-
» tractés avec leſdits Maîtres, Matelots & Equipages. Veut
» en conſequence, Sa Majeſté, que leſdits Négocians & Arma-
» teurs, ne ſoient tenus de payer auxdits Matelots & Equipages, que
» les journées qu'ils auront employées à équiper leſdits Navires ».

En 1744, lors de la guerre déclarée contre l'Angleterre, il n'y avoit eu aucune interdiction de commerce avec les lieux de la deſtination de nos Pêcheurs François. D'où il ſuit que les *Chartes-parties* devoient *ſubſiſter en leur entier*, ſuivant l'art. 7, tit. *des Chartes-parties*. On ne ſe trouvoit ni au cas de l'art. 4, tit. *de l'Engagement*, où il eſt parlé de l'interdiction de commerce *avec le lieu de la deſtination du Vaiſſeau*, ni au cas de l'art. 5 *au même titre*, où il s'agit du *Vaiſſeau arrêté par ordre ſouverain*.

Le riſque évident n'eſt pas un motif que l'Ordonnance ait adopté pour anéantir le Contrat. La guerre eſt à l'inſtar des écueils & des tempêtes. Je crois donc que cet Arrêt du Conſeil, dicté par eſprit d'équité, & par des raiſons d'Etat, ne doit pas tirer à conſéquence, ni moins encore être conſidéré comme Loi générale.

Pour ce qui eſt des Aſſurances, il eſt certain qu'elles ne ſont altérées en rien par l'interdiction de commerce *avec tout autre Pays que celui de la deſtination* du Vaiſſeau, avant ou après le voyage commencé. En effet, les Aſſureurs répondent des pertes arrivées ſur mer, par *Déclaration de guerre & repréſailles*. Art. 26, *h. t.* Ils ne peuvent donc requérir ni augmentation de prime, ni la diſſolution du Contrat. *Suprà ch.* 3,

sect. 3. Mais si le risque n'étoit pas encore commencé, il seroit permis à l'Assuré de *rompre* le voyage projetté, & de réclamer la prime, sauf le droit de signature. *Suprà ch.* 1, *sect.* 1, & 2, *infrà ch.* 16, *sect.* 1 & 2. Dans ce dernier cas, l'Assurance s'évanouiroit *defectu materiæ.*

SECTION XXXII.

Navire pris pour le service du Souverain.

§. 1. Le Souverain peut arrêter pour le service de l'Etat les Navires Marchands.

Par les Loix Romaines, les Propriétaires des Navires étoient obligés de fournir leurs Bâtimens pour le transport des blés, & pour autres nécessités publiques : *Cùm omnes in commune, si necessitas exegerit, conveniat utilitatibus publicis obedire.* L. 1, C. *de navibus non excusandis.* L. 10, C. *de Sacrosanct. Eccles.* L. 5, §. 1, ff. *de veteranis.* L. 3, ff. *de vacat. & excusat.* L. 18, §. 21, ff. *de muner. & honor.*

Il en est de même parmi nous. Les Vaisseaux Marchands *le Zéphir* & *la Constance*, ancrés dans le Port de Bourdeaux, étoient nécessaires pour le service du Roi. Les Armateurs refusoient de se soumettre aux ordres du Commissaire des Classes, à qui ils firent intimer des sommations &c. Il fut rendu à ce sujet un Arrêt du Conseil, le 24 Septembre 1781, dont voici la teneur.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

» Vu par le Roi, étant en son » Conseil, l'acte passé à Bordeaux » devant Barberet, Notaire, le 30 » Août dernier, à la Requête du » sieur Carajou fils aîné, Négo- » ciant de la Rochelle, qui, par » ledit acte, requiert le sieur » Guillot, Commissaire Général des » Ports & Arsenaux, Ordonnateur » de la Marine en ladite ville, de » faire rétablir le rôle d'Equipage » du Navire *le Zéphir*, apparte- » nant audit Carajou, afin que ledit » Navire, de relâche à Bordeaux, » puisse reprendre son voyage; à » défaut de quoi proteste généra- » ment de tout ce que de droit » contre le Commissaire-Général- » Ordonnateur personnellement, » même de faire reprendre le voyage

» ſans le rôle, de ſe pourvoir, & » de ce qu'il peut en pareil cas, » ledit acte ſignifié le même jour » par le même Notaire, au Com- » miſſaire Général-Ordonnateur: » Autre acte paſſé en ladite ville » de Bordeaux, devant Darrieux, » Notaire, le 14 de ce mois, à la » Requête des ſieurs Jean Tarteiron » & Compagnie, Négocians en- » ladite ville de Bordeaux, en qua- » lité de Commiſſionnaires des » ſieurs Leſtums & Coquilleau, Né- » gocians à Breſt, par lequel ils » demandent audit Commiſſaire Gé- » néral-Ordonnateur, un ordre par » écrit, dans le cas où Sa Majeſté » prendroit pour ſon ſervice, le » Navire *la Conſtance* de Breſt, ap- » partenant auxdits ſieurs Leſtums » & Coquilleau, ſe réſervent de ré- » clamer en conſéquence des in- » demnités à cauſe des retarde- » mens & des torts qui pourroient » en réſulter pour l'expédition » dudit Navire, & finiſſent par dé- » clarer qu'ils font d'ailleurs ledit » acte pour ſe mettre en regle vis-à- » vis des Aſſureurs, ledit acte ſi- » gnifié le même jour par le même » Notaire, au Commiſſaire Géné- » ral-Ordonnateur; Sa Majeſté ne » pouvant laiſſer ſubſiſter des actes » qui ne ſont pas moins contraires » au reſpect qui eſt dû à ceux qu'Elle » charge de l'exécution de ſes or- » dres, que préjudiciables au bien » de ſon ſervice. A quoi voulant » pourvoir: Ouï le rapport, & tout » conſidéré. LE ROI ÉTANT EN SON » CONSEIL, a déclaré & déclare » nuls & de nul effet leſdits actes » paſſés, l'un, devant Barberet, » Notaire, à la Requête dudit Ca- » rajou fils aîné, le 30 Août der- » nier; l'autre, devant Darrieux » Notaire, à la Requête deſdits » Tarteiron & Compagnie, le 14 » de ce mois, enſemble les ſigni- » fications qui en ont été faites. » Fait défenſes auxdits Carajou & » Tarteiron d'y donner aucune » ſuite, & à tous Négocians, Ar- » mateurs & autres, de faire paſ- » ſer & ſignifier à leur Requête de » pareils actes aux Officiers d'ad- » miniſtration, chargés d'exécuter » les ordres de Sa Majeſté, ſous » peine de punition exemplaire: » Fait également, Sa Majeſté, » très-expreſſes inhibitions & dé- » fenſes, à tous Notaires & au- » tres Officiers d'en recevoir, ré- » diger & ſignifier à l'avenir, à » peine d'interdiction, & auſſi, de » punition exemplaire; ſauf à » ceux qui croiront avoir des ré- » clamations à faire relativement » aux actes d'autorité, exercés pour » le ſervice de Sa Majeſté, par les » Officiers d'adminiſtration de la » Marine, à préſenter directement » leſdites réclamations au Secre- » taire d'Etat du département, pour » y être ſtatué par Sa Majeſté, » ainſi qu'il appartiendra: Ordonne » au ſurplus, Sa Majeſté, que les » minutes deſdits actes & ſignifi- » cations, deſdits jours 30 Août » dernier & 14 de ce mois, ſeront » biffées & bâtonnées par l'Huiſſier » porteur du préſent Arrêt, le- » quel ſera inſcrit en la marge » deſdites minutes de chacun deſdits » actes; à l'effet de quoi ſeront » leſdits Barberet & Darrieux,

» Notaires, tenus de repréſenter » leſdites minutes audit Huiſſier, » porteur du préſent Arrêt, à quoi » faire ils ſeront contraints par » toutes les voies, même par » corps. MANDE & ordonne, Sa » Majeſté, au ſieur Intendant, Com- » miſſaire départi en ſa Province » de Guienne, de tenir la main » à l'exécution du préſent Arrêt, » lequel ſera ſignifié de l'ordre » exprès de Sa Majeſté auxdits » Barberet & Darrieux, aux Syn- » dics des Notaires de ladite ville » de Bordeaux, auxdits Carajou » & Tarteiron; & en outre im- » primé & affiché en ladite ville » de Bordeaux, & par-tout ou be- » ſoin ſera. FAIT au Conſeil d'Etat » du Roi, Sa Majeſté y étant, » tenu à Verſailles le vingt-quatre » Septembre mil ſept cent quatre- » vingt-un. *Signé*, LA CROIX CAS- » TRIES.

» LOUIS, PAR LA GRACE DE » DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NA- » VARRE: Au premier notre Huiſſier » ou Sergent ſur ce requis, SALUT.

» Nous te mandons & comman- » dons par ces préſentes ſignées » de notre main, que l'Arrêt » ci-attaché ſous le contre-ſcel de » notre Chancellerie, & aujourd'hui » rendu en notre Conſeil d'Etat, » Nous y étant, tu aies à ſigni- » fier à tous qu'il appartiendra, » à ce qu'ils n'en prétendent cauſe » d'ignorance, & faire pour l'exé- » cution d'icelui, tous les ex- » ploits & autres actes requis & » néceſſaires, ſans demander autre » permiſſion: CAR TEL EST NOTRE » PLAISIR. Donné à Verſailles le » vingt-quatrieme jour du mois de » Septembre, l'an de grace mil » ſept cent quatre-vingt-un, & de » notre regne le huitieme. *Signé*, » LOUIS. *Et plus bas*: Par le Roi. » *Signé*, LA CROIX CASTRIES. Et » ſcellé.

POUR LE ROI. *Collationné aux originaux, par nous Ecuyer, Conſeiller-Secrétaire du Roi, Maiſon, Couronne de France & de ſes Finances.*

Non ſeulement le Roi peut prendre pour le ſervice de l'Etat les Vaiſſeaux de ſes Sujets; il a de plus l'autorité d'employer au même uſage les Navires étrangers qui ſe trouvent dans ſes Ports: en quoi le droit des gens n'eſt pas violé. *La Pratique de l'Europe eſt conforme à cette maxime.* Vattel, *liv.* 2, *ch.* 9, §. 121, Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 38.

Les Souverains qui prennent ainſi pour leur ſervice, des Navires nationaux ou étrangers, ne manquent jamais de leur accorder un nolis convenable. Vattel, *d. loco.* Pereſius, Corvinus & Peckius, ſur le titre du Code, *de navibus non excuſat.*

§. 2. Le Souverain eſt-il Aſſureur des Navires qu'il prend pour le ſervice de l'Etat?

Mais ſi pendant l'expédition, le Navire périt, ou qu'il ſoit pris par l'Ennemi, le Prince doit-il en payer la valeur? Les Docteurs ne ſont pas d'accord ſur ce point. Les uns ſoutiennent la négative, ſauf certaines modifications tirées de ce qui ſe pratiquoit à Rome. Peckius, Pereſius, *ſur le titre du Code déja cité.* Kuricke, *queſt.* 28, *pag.* 887.

D'autres diſent que le Souverain doit payer la perte. Luca de Penna, C. *eod.* Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 46.

Je crois que cela dépend des conditions contenues dans l'ordre du Roi; & que ſi le Souverain ne s'eſt pas rendu reſponſable des fortunes de mer, c'eſt aux Propriétaires à pourvoir à leurs Aſſurances.

En 1747, le Roi avoit nolifé à Marſeille divers Bâtimens, pour tranſporter des Troupes à Gênes, & avoit promis qu'*en cas d'échouement, ou de priſe deſdits Bâtimens, il en payeroit la valeur.*

Ils arriverent heureuſement à Gênes, ſous l'eſcorte de M. de Levi, Capitaine des Galeres.

La Pinque *la Vierge de Miſéricorde*, Capitaine Michel Vence, étoit du nombre de ces Bâtimens. M. de Levi lui donna un ordre conçu en ces termes :

» Nous, Capitaine de Galeres, certifions que le Capitaine » Michel Vence, du Martigues, commandant la Pinque *la* » *Vierge de Miſéricorde*, a conduit en ce Port de Gênes » en bon ſauvement, les Troupes qu'il avoit embarquées à Mar- » ſeille : en conſéquence de quoi, *lui ordonnons de ſe rendre*, » au plutôt que faire ſe pourra, *audit Marſeille, pour y re-* » *cevoir les ordres qui lui ſeront donnés.* Fait à Gênes, le 11 » Avril 1747 ».

Le 24 du même mois, la femme du Capitaine Vence fit aſſurer, pour compte de ſon mari, 600 liv., de ſortie de Gênes, ſur le corps de ladite Pinque.

Deux jours après ſa ſortie de Gênes, la Pinque fut priſe par les Anglois.

On demanda au Roi le payement de la perte; le Miniſtre répondit qu'il n'y avoit que les Bâtimens pris d'entrée, & au

ſervice actuel de Sa Majeſté, dont le Roi dût payer la valeur, *mais nullement de ceux pris de ſortie, & après le déchargement*; que le retour étoit la ſuite du ſervice, non le ſervice même. (Il en eſt autrement aujourd'hui.)

Le 21 Mars 1748, Requête du Capitaine Vence, contre le ſieur Jean-Baptiſte Fabre ſon Aſſureur. Celui-ci oppoſoit l'art. 24, *h. t.*, prétendant que l'Aſſurance par lui ſouſcrite étoit nulle, attendu que le Roi étoit & devoit être Aſſureur, tant d'entrée que de ſortie.

Sentence du 27 Janvier 1750, qui condamne l'Aſſureur à payer les 600 liv. aſſurées.

Ceci donne lieu à quelques obſervations.

1°. Si le Navire aſſuré eſt pris pour le ſervice du Roi, avant que le riſque ait commencé, les Aſſurances ſur le corps demeureront nulles, à cauſe de la rupture du voyage, en conformité de l'art. 37, *h. t.* : *Si in ipſo portu, priuſquàm navis ſolvit, eam detineat Rex, Aſſecurans tenetur reddere præmium, niſi aliter conventum.* Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 63.

2°. Si le Navire aſſuré eſt pris pour le ſervice du Roi, après que le riſque eſt commencé, les Aſſurances ſur le corps ſubſiſteront en leur entier; car, ſuivant l'art. 26, *h. t.*, les Aſſureurs répondent de l'*Arrêt de Prince*, & du changement forcé *de route ou de voyage*. Le payement que le Roi feroit de la perte, ſeroit à la décharge des Aſſureurs. Marquardus, *d. loco.*

3°. Si le Navire eſt pris pour le ſervice du Roi, *avant* que les marchandiſes y aient été chargées, les Aſſurances ſur les facultés demeureront nulles, par l'argument de l'article 56, *h. t.* Roccus, *de aſſecur.*, *not.* 56.

4°. Si le Navire eſt pris pour le ſervice du Roi, *après* que les marchandiſes y ont été chargées, les Aſſurances ſur facultés ſubſiſteront en toute leur force, parce que le riſque avoit déja commencé.

Dans ce dernier cas, ſi l'Aſſuré retiroit ſa marchandiſe, pour la garder ou en diſpoſer à terre, le riſque ſeroit terminé, & la prime ne ſeroit pas moins acquiſe aux Aſſureurs.

Dans le même cas, il eſt loiſible à l'Aſſuré d'embarquer ſa marchandiſe ſur un autre Navire, aux riſques des Aſſureurs, leſquels, ſuivant l'art. 26, *h. t.*, répondent du *changement* forcé *de Vaiſſeau. Vid.* Valin, *art.* 52, *h. t.*, *pag.* 125, & Pothier, *n.* 60.

Si les Aſſureurs ſont ſur les lieux, il faut leur notifier l'Arrêt de Prince, & leur déclarer le Navire qu'on ſubrogera au premier. Mais ſi l'Arrêt arrive dans le cours du voyage, il ſuffira de faire de ſon mieux, pour ſe procurer un autre Vaiſſeau, ſauf d'en donner avis aux Aſſureurs, dès qu'on le pourra. Voyez ſur cette matiere le Guidon de la Mer, *ch.* 9, *art.* 3 & 4.

§. 5. Capitaine pris pour le ſervice du Roi.

Si le Capitaine du Navire eſt pris pour le ſervice du Roi, ſoit avant ou après le voyage commencé, les Aſſurances n'en reçoivent aucune atteinte, quand même la clauſe *ou autre pour lui*, n'auroit pas été ſtipulée, parce qu'il y a force majeure. Les Aſſureurs courent le riſque du Navire qui ſera commandé par tout autre Capitaine. Guidon de la Mer, *ch.* 9, *art.* 3, *pag.* 291. Valin, *art.* 52, *h. t.*, *pag.* 125. Pothier, *h. t.*, *n.* 60.

SECTION XXXIII.

Marchandiſes priſes pour le ſervice du Souverain.

Si dans le cours du voyage, les marchandiſes aſſurées ſont retenues par un Prince ami, pour néceſſité publique, il ſemble que dès-lors l'Aſſuré peut faire le délaiſſement aux Aſſureurs, & leur demander la perte, quand même le Prince payeroit la valeur des effets retenus. Telle eſt la doctrine de Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 46; & de Roccus, *not.* 54 & 55.

Il ſuffit (diſent Caſaregis, *d. diſc.* 1, *n.* 103, & de Luca, *de credito*, *diſc.* 106, *n.* 11.) que la choſe aſſurée n'ait pas été

été conduite au lieu deſtiné, pour que l'Aſſuré ſoit fondé à la conſidérer comme périe.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 7, *art.* 6, *& ch.* 9, *art.* 13, *pag.* 282 & 297, décide que » ſi le Navire, ſuivant ſon » voyage, étoit arrêté par privilege ou néceſſité de quelque » Pays, *hors le fait de guerre*, comme pour avoir vivres & » autres denrées portées dans le Navire, dont la vente ſe fait » pour la proviſion de la terre, l'Aſſureur ſubira le *dommage* » *de la non-vente*, *& reſtituera le prix à l'eſtimation*, *ou à* » *la raiſon de ce qu'il n'a tout couru le riſque au dernier* » *reſte* ».

Il eſt ajouté que l'Aſſuré *ſera tenu d'attendre ſix mois*, *dedans lequel temps il fera ſes pourſuites pour recevoir le payement ; que ſi dans ledit temps il ne peut*, *il pourra faire ſon délais*, *&c.*

M. Valin, *art.* 49, *h. t.*, *pag.* 122, dit que » ſi le Prince » qui fait l'Arrêt, prend les effets de la cargaiſon, & qu'il » les paye le prix qu'ils auroient été vendus *au lieu de leur* » *deſtination*, l'Aſſuré n'a rien à demander aux Aſſureurs ; » mais s'il n'en donne qu'un prix inférieur, *les Aſſureurs ſont* » *tenus de ſuppléer le juſte prix* ».

M. Pothier, *n.* 57, dit : » lorſque le Prince a pris, dans » un cas de beſoin, les marchandiſes aſſurées, & *en a payé* » *le prix*, l'Aſſuré, étant payé du prix de ſes marchandiſes, » ne *ſouffre aucune perte*, & n'a par conſéquent aucun recours » contre les Aſſureurs ».

La queſtion fut ainſi décidée par la Rote de Gênes. *Suprà ſect.* 30, §. 2.

J'ai vu la même queſtion ſe préſenter deux fois parmi nous.

Premier Arrêt. La Barque *l'Heureux St. Victor*, Capitaine Dauphin, venant de Metelin, chargée d'huile pour compte du ſieur Jean-Pierre Bremond de Marſeille, toucha à Malte où elle fit quarantaine. Le Capitaine eut ordre de décharger ſon huile pour les néceſſités de l'Iſle. Il refuſoit de le faire. Il réclama la protection de M. le Bailli d'Auvergne, chargé

des affaires de France à Malte, lequel rendit une Ordonnance conçue en ces termes:

» Vu la teneur de la Requête à nous préſentée par Capi-
» taine Dauphin, & fait toute attention au refus qu'il a fait
» aux propoſitions que Meſſieurs de cette Univerſité lui ont
» fait, de leur vendre ſon chargement d'huile, alléguant que
» ſans ordre de ſes Intéreſſés audit chargement, il ne pouvoit
» y conſentir; nous avons repréſenté ces raiſons à ſon Al-
» teſſe Eminentiſſime, qui, nous ayant fait connoître le
» beſoin qu'en a le Pays, m'a propoſé de faire *payer tout*
» *ledit chargement d'huile au prix qu'il vaudra à Marſeille*,
» *le jour de l'arrivée audit Marſeille*; du convoi qui eſt ac-
» tuellement en ce Port, où l'entier payement d'huile ſera
» fait ſans délai, en me diſant qu'en pareil cas, *la néceſſité*
» *n'a point de loi*, & qu'on ne pouvoit ſe diſpenſer de pren-
» dre cette huile, attendu l'interdiction du commerce d'ici en
» Calabre. Sur ce, nous ordonnons audit Capitaine Dauphin
» de livrer tout le chargement d'huile de ſon Bâtiment aux-
» dits Meſſieurs de cette Univerſité; & nous commettons le
» ſoin de cette conſignation au ſieur Jacques Izoard, pour y
» aſſiſter & veiller ſur les intérêts dudit chargement, tant pour
» le coulage que pour le juſte meſurage deſdites huiles. Fait à
» Malte le 29 Janvier 1745. Signé à l'original, *le Bailli d'Au-*
» *vergne*, *de Boccage*, grand Hoſpitalier ».

Le ſieur Bremond ayant eu avis de cet événement, fit abandon à ſes Aſſureurs, & leur demanda payement de la perte. Sentence du 26 Novembre 1745, qui le débouta de ſa Requête. Arrêt du 22 Juin 1746, au rapport de M. de Lauris, qui confirma cette Sentence.

Le ſieur Bremond ſe pourvut au Conſeil en caſſation. Sa Requête fut rejettée. Il prétendoit que pendant le ſéjour du Navire à Malte, il y avoit eu du coulage; qu'il avoit été obligé de payer un droit de commiſſion, &c. Mais l'unique motif qui l'avoit porté à élever un pareil procès, étoit que le prix des huiles avoit baiſſé à Marſeille à l'époque fixée par l'ordre ci-deſſus rapporté.

Second Arrêt. La Tartanne *la Vierge de Grace*, Capitaine Etienne Boyer, partit de Syrie, chargée de blé pour compte de Jean-Jacques & Pierre Arnoux. Elle relâcha en Chipres. Le chargement fut réclamé pour les néceſſités du Pays. Le Conſul de France fit notifier au Capitaine un ordre conçu en ces termes :

» *De par le Roi.* Il eſt ordonné, à la réquiſition du Gou-
» vernement de cette Iſle, au Capitaine Boyer, Comman-
» dant la Tartanne *la Vierge de Grace*, qui ſe trouve actuel-
» lement de relâche en cette Echelle avec un chargement de
» blé, de n'en point partir ſous peine de déſobéiſſance, &
» d'y débarquer ſon blé pour éviter d'y être contraint par
» force, *le Pays qui ſe trouve en diſette, voulant en traiter*
» *avec lui l'achat.* A Larnaca en Chipres, le 9 du mois de
» Mai de l'année 1774, ſigné *Aſtier.* Et plus bas, par Mon-
» ſieur le Conſul, ſigné *Doublet*, Chancelier, à l'original ».

En conſéquence, le blé fut déchargé & payé.

Les ſieurs Arnoux firent abandon, & ſe pourvurent contre leurs Aſſureurs. Notre Tribunal de l'Amirauté, par Sentence du 17 Septembre 1776, condamna les Aſſureurs à payer les ſommes aſſurées. Arrêt du 1er. Avril 1778, au rapport de M. Pazery de Thorame, qui réforma cette Sentence, & qui, (ainſi que je l'ai appris de l'un des Juges,) décida en theſe, que quand il n'y a pas *léſion* dans la vente forcée des effets arrêtés par un Prince ami, il ne peut y avoir lieu au délaiſſement, ni à aucune autre action contre les Aſſureurs.

Il reſte à examiner ce qu'on doit entendre en pareil cas par *léſion.*

Je crois 1°. que l'Aſſuré doit être très-ſatisfait, ſi on lui paye la valeur de ſa marchandiſe ſur le pied de ce qu'elle auroit été vendue dans le lieu de la deſtination.

2°. Que ſi on lui en a compté un moindre prix, il ſuffit qu'il recouvre *la valeur primitive* de ſa choſe, déduction faite de la prime, des nolis & autres frais, ſans qu'on ait égard *au profit eſpéré de la marchandiſe.* Art. 15, *h. t.* Telle eſt la doctrine de Targa, *cap.* 66, *pag.* 284. *Perche*, dit-il, *in*

materia d'assicuratione, si hà risguardo al puro danno, non all' utile che si perde.

3°. Malgré la clause *franc d'avarie*, les Assureurs sont tenus de la léſion, (entendue dans le ſens que je viens de déterminer) parce qu'il s'agit ici d'un *deſtourbier*, dont la nature eſt différente de l'avarie proprement dite.

SECTION XXXIV.

Navire arrêté par la crainte des ennemis, par tempête ou autres cauſes.

§. 1. Arrêt par la crainte des ennemis.

Lorſque pour éviter l'ennemi, un Navire qui eſt en voyage s'arrête dans un Port, ou ſous le canon d'une Citadelle, les dépenſes faites pendant ce ſéjour forcé, ſont avaries groſſes. *Tribunalia maris communiter admiſerunt, ut nempè ſi navis fatàliter incideret in hoſtes, eoſque evitandi causâ fugam arriperet, & portum aliquem adiret, & ibi ſub præſidio amicæ tormentariœ arcis permaneret quouſque recederent hoſtiles naves, totum ſtaliæ damnum per contributionem communem reparatur.* Caſaregis, *diſc.* 19, *n.* 42; *diſc.* 46, *n.* 58. Targa, *cap.* 60, *pag.* 256 & 259. Valin, *art.* 8, *tit. des Chartes-parties, tom.* 1, *pag.* 593; *& ſur l'article* 7, *tit. des avaries*, *tom.* 2, *pag.* 156. Pothier, *Traité des avaries*, *n.* 151, *tom.* 2, *pag.* 425.

La Barque *la Marthe-Magdeleine*, Capitaine Jacques Sellon, ſéjourna pendant quelque temps à Smyrne, & enſuite à Malte, pour éviter les Anglois qui croiſoient tout auprès. Je fus nommé Arbitre avec M. Brès. Par Sentence du 22 Août 1758, nous décidâmes 1°. que les ſalaires de l'Equipage engagés au mois, devoient être réduits *à la demi* pendant ce ſéjour forcé. 2°. Que cette demi de ſalaires, & l'entiere nourriture pendant ledit temps, devoient entrer en avarie groſſe. Notre Sentence fut confirmée à cet égard par Arrêt du 30 Juin 1760, au rapport de M. d'Orſin. Car peu importe que

l'Arrêt arrive par ordre du Souverain, ou par toute autre force majeure. *Art.* 8, *tit. des Chartes-parties. Art.* 7, *tit. de l'engagement.*

Si les Aſſureurs n'euſſent pas été francs d'avaries, ils auroient été condamnés à ſupporter ce dommage, relativement au riſque par eux pris.

Roccus, *Reſp.* 30, rapporte un Jugement rendu par le Conſul Anglois à Naples, & dont voici les circonſtances.

Robert Suanflei, Anglois, Capitaine du Navire *Erric Bonaventure*, prit à Smyrne un chargement de marchandiſes deſtinées pour Livourne. Dans le cours de ſon voyage, il apprit qu'une Eſcadre Hollandoiſe ſe trouvoit aux parages de Livourne, où il ne pouvoit ſe préſenter ſans riſquer d'être pris. (La guerre étoit alors déclarée entre l'Angleterre & la Hollande.) Il relâcha à Naples; & par une Requête, préſentée au Conſul de ſa Nation, il demanda qu'il lui fût permis de faire ſon déchargement à Naples; il requit de plus le payement de l'entier nolis. Un *Curateur* fut nommé pour veiller à l'intérêt des abſens & défendre leur cauſe.

Le Conſul aſſemblé en Rote avec un Juriſconſulte, & cinq Négocians Anglois, après avoir entendu l'Avocat du Capitaine, les Commiſſionnaires de quelques-uns des Chargeurs, & le Curateur des abſens, rendit Sentence, par laquelle; *attendu les circonſtances du fait & le péril manifeſte* où le Capitaine ſe trouvoit s'il continuoit le voyage, il permit au Capitaine de décharger les marchandiſes à Naples, & lui adjugea l'entier nolis, &c.

Si un pareil cas ſe préſentoit parmi nous, le nolis ne ſeroit accordé qu'à proportion du voyage avancé; mais la prime reſteroit acquiſe en entier aux Aſſureurs.

§. 2. Arrêt à cauſe de la tempête.

On ne fait pas attention aux retardemens cauſés par les vents contraires ou par le calme. S'il en étoit autrement, il n'eſt point de voyage qui ne fît naître mille conteſtations à ce ſujet. Valin, *art.* 16, *tit. du fret.*

§. 3. Arrêt pour radouber le Navire.

Suivant la Déclaration du 27 Août 1779, art. 3. » lorſ-» que le Navire ſera prêt à recevoir ſon chargement de re-

» tour, il ſera procédé *à une viſite à l'effet de conſtater* les » avaries qui pourront être ſurvenues dans le cours du voyage » par fortune de mer, ou par le vice propre du Navire ».

Si le Capitaine vouloit remettre à la voile avant que les avaries ſurvenues au Vaiſſeau euſſent été réparées, le Magiſtrat François pourroit l'en empêcher, & même faire procéder de ſon autorité au radoub néceſſaire : le tout aux frais du Navire.

Dans le cas où cette avarie procede de fortune de mer, *le Chargeur eſt obligé d'attendre ou de payer le fret entier.* Art. 11, *tit. du fret. Ibiq.* Valin, *pag.* 617.

Dans ce même cas, les ſalaires des Matelots engagés au mois, ne ſouffrent ni ſuſpenſion, ni diminution, attendu que les Mariniers ſont obligés de travailler au radoub.

La réparation de ce dommage, cauſé par fortune de mer, eſt à la charge des Aſſureurs, à moins qu'ils n'ayent ſtipulé la clauſe *franc d'avarie.*

§. 4. Arrêt, par la faute du Capitaine ou de l'Aſſuré.

» Si le Navire eſt arrêté pendant ſa route ou au lieu de » ſa décharge, *par le fait du Marchand affréteur*, l'intérêt » du retardement & le fret entier ſeront dûs au Maître ». *Art.* 9, *tit. du fret.*

» Le Maître ſera tenu des dommages & intérêts de l'Af- » fréteur, ſi par ſon fait le Vaiſſeau eſt retardé ou arrêté au » lieu de ſa décharge ou pendant ſa route ». *Art.* 10, *tit. du fret.*

Les Aſſureurs ne répondent pas de cet accident. Guidon de la Mer, *ch.* 9, *art.* 8. Valin, *art.* 49 *&* 50, *h. t.*, *tom.* 2, *pag.* 118 *&* 124.

Pour cauſe de contrebande.

Si le Vaiſſeau eſt arrêté pour cauſe de contrebande, ou parce qu'il porte des marchandiſes hoſtiles, *vid. les ſect.* 22, 47 *&* 51 *du préſent chapitre.*

§. 5. Réglement de 1781.

Suivant l'Ordonnance concernant les Conſulats, du 3 Mars 1781, *tit.* 3, *art.* 46, » lorſque les Bâtimens ſeront détenus » dans les Echelles par ordre des Puiſſances du Pays, de » l'Ambaſſadeur du Roi, & des Conſuls ou Vice-Conſuls, par » la crainte des Corſaires ou Pirates, ou à l'occaſion d'acci-

» dens de peſte ſurvenus dans leſdits Bâtimens, il ne ſera payé » que *demi ſalaires* aux Equipages pendant tout le temps de » la détention, lequel ſera conſtaté par l'Ambaſſadeur du Roi » à Conſtantinople, & par les Conſuls ou Vice-Conſuls des » autres Echelles ».

Cette demi de ſalaires, pendant le temps de la détention, doit entrer en avarie groſſe, à la charge des Aſſureurs, à moins qu'ils n'ayent ſtipulé le pacte *franc d'avarie.*

SECTION XXXV.

Déclaration de guerre.

§. 1. Les Aſſureurs répondent des pertes & dommages occaſionnés par la déclaration de guerre.

L'Article 26, *h. t.*, met aux riſques des Aſſureurs les pertes qui arrivent ſur mer par *Déclaration de guerre.*

Cette diſpoſition, qui eſt de droit, ſe trouve répétée dans toutes les formules, d'après leſquelles les Aſſureurs répondent du cas *de guerre*, *d'ennemis connus ou inconnus.* Marſeille, Bourdeaux, Nantes, Rouen, Anvers, Hambourg, Anconne.

La ſurvenance de la guerre n'eſt pas une raiſon d'augmenter la prime, à moins qu'on ne l'ait ſtipulé. *Suprà ch.* 3, *ſect.* 3 & 4.

On a vu dans le même endroit combien de procès s'éleverent au ſujet de la clauſe *d'augmentation de prime en cas de guerre*, *hoſtilités ou repréſailles.*

§. 2. Uſage des anciens peuples dans leur déclaration de guerre.

L'uſage des Nations policées a toujours été de ne commencer la guerre, qu'après avoir fait ſignifier aux ennemis, les griefs qu'on avoit contr'eux, & les avoir exhortés à réparer les torts qu'on prétendoit en avoir reçu.

Hiſtoire Sainte.

Avant que d'aſſiéger une Ville ennemie, (eſt-il dit dans le Deuteronome, *cap.* 20, ℣. 10) vous lui offrirez la paix. Si elle l'accepte, & qu'elle vous ouvre ſes portes, vous ne ferez aucun mal aux Habitans; ils deviendront vos tributaires. S'ils refuſent de ſe ſoumettre, vous les attaquerez. *Si quando*

acceſſeris ad expugnandam civitatem, offeres ei primùm pacem. Si receperit, & apparuerit tibi portas, cunctus populus, qui in eâ eſt, ſalvabitur, & ſerviet tibi ſub tributo. Sin autem fœdus inire noluerit, & cœperit contra te bellum, oppugnabis eam.

Lorſque les Tributs d'Iſraël furent aſſemblées à Silo pour tirer vengeance de l'outrage que les Habitans de Gaba, Ville de la Tribu de Benjamin, avoient fait à la femme d'un Lévite, les anciens du Peuple repréſenterent qu'il ne falloit pas ſi légerement déclarer la guerre à ceux de leur Nation, ſans avoir auparavant été plus particulierement informés du crime, puiſque *la Loï défendoit d'en uſer d'une autre ſorte, même envers les Etrangers*, & qu'elle vouloit qu'on leur envoyât des Ambaſſadeurs pour leur demander ſatisfaction. Qu'ainſi il étoit juſte de députer vers les Gabéens, pour les obliger de punir les coupables; que s'ils le refuſoient, on pourroit employer contr'eux la force des armes. Cet avis fut ſuivi. Joſephe, *Hiſtoire des Juifs, liv. 5, ch. 2.*

Uſage des Grecs.

Polynice, avant que de former le ſiége de Thebes, envoya Tidée vers Ethéocle pour tenter des voies d'accommodement. Les Grecs députerent Uliſſe & Ménelas vers les Troyens, pour les ſommer de rendre Heléne, avant que d'avoir fait contr'eux aucun acte d'hoſtilité.

Uſage des Romains.

Les Romains n'étoient pas moins exacts que les Grecs à obſerver cette forme de déclarer la guerre. Elle ſe faiſoit par le Miniſtere d'un Officier public, appellé *Fécial.* Il ſe tranſportoit ſur les frontieres du peuple de qui on prétendoit avoir reçu quelque tort. Il expoſoit les Griefs de la République, & réqueroit la ſatisfaction convenable. En cas de refus, la guerre étoit déclarée.

Temps des Croiſades.

Les Princes Chrétiens ſe préparoient à faire le ſiége de Jéruſalem, lorſque les Ambaſſadeurs du Soudan d'Egypte ſe préſenterent. Argan l'un d'eux, prenant le pan de ſa robe, & y formant un pli : ô vous, dit-il, qui ne craignez point de vous expoſer aux entrepriſes les plus périlleuſes, je vous apporte

porte ici *la paix & la guerre*. Choiſiſſez lequel des deux vous aimez le mieux, & choiſiſſez-le dans le moment. Ces paroles d'Argan & l'air dont il les prononça, enflammerent de courroux tous les Chefs. Sans attendre la réponſe du Général, ils s'écrierent tous : *la guerre*. Auſſitôt le farouche Circaſſien ouvrant ſa robe & la ſecouant, leur dit : je vous déclare donc la guerre à tous, & vous la déclare mortelle !

Spiego quel crudo il ſeno, e 'l manto ſcoſſe,
Ed a guerra mortal, diſſe, vi ſfido.
E 'l diſſe in atto ſi feroce, ed empio,
Che parve aprir di Giano il chiuſo tempio.

Le Taſſo, *Chant* 2, *ſta.* 90.

Lors de la cinquieme Croiſade, St. Louis étant arrivé en Chipres, il fut réſolu de porter la guerre en Egypte : mais parce que *les Loix de l'honneur, de la Chevalerie & de la Religion, ne permettoient pas d'attaquer un ennemi ſans aucune déclaration préliminaire*, le Monarque envoya défier le Soudan qui régnoit alors. Velly, *tom.* 4, *pag.* 402.

Ce défi ou déclaration de guerre ſe faiſoit par le miniſtere des *Hérauts & Rois d'Armes*, dont l'inſtitution eſt auſſi ancienne que la Monarchie Françoiſe. Villaret, *regne de Charles* V, *année* 1380, *tom.* 11, *pag.* 82. Héraut d'Armes.

Paſquier, *liv.* 8, *ch.* 44, nous apprend que les Rois d'Armes » étoient comme Meſſagers de paix ou de la guerre. Re» vêtus de leurs cottes de velour pers, pourfilées devant & » derriere des armoiries d'or de la France, ils pouvoient aller » trouver l'ennemi avec toute aſſurance de leurs perſonnes, » pour exécuter ce qui étoit de leur charge ».

En 1635, Louis XIII envoya déclarer la guerre par un Héraut d'Armes au Cardinal Infant, Gouverneur des Pays-bas. Cet Héraut, ſous le titre d'*Alençon*, précédé d'un trompete, entra à cheval dans Bruxelles, *revêtu de ſa cotte-d'arme*, &

de ſa toque (*), *tenant à la main un bâton ſemé de fleurs de lys.* Le Cardinal Infant refuſa de lui donner audience. Ce fut là la derniere déclaration de guerre qui ait été faite par un pareil Officier. *Hiſtoire de France, par le continuateur de Daniel.*

Uſage actuel.

On ſe contente aujourd'hui de déclarer la guerre chez ſoi, ſans l'aller ſignifier à l'ennemi. On la publie par des manifeſtes. Vattel, *liv.* 3, *n.* 64.

Les formalités ſont indifférentes, pourvu que le Prince à qui on déclare la guerre, en ſoit informé.

» Les formalités que les différentes Nations obſervent dans » les déclarations de guerre, ſont toutes arbitraires par elles-» mêmes. Il eſt indifférent qu'on le faſſe par des envoyés, » par des Hérauts, ou par des lettres, que ce ſoit à la per-» ſonne même du Souverain, ou aux Sujets, pourvu néan-» moins que le Prince ne puiſſe pas l'ignorer ». Burlamaqui, » *part.* 4, *ch.* 4, *n.* 21 ».

§. 3. Néceſſité de la déclaration de guerre.

Ces formalités, dont la néceſſité dérive des principes de juſtice & d'équité naturelle, caractériſent la guerre légitime.

Nullum bellum juſtum, niſi quod, aut rebus repetitis geratur, aut denunciatum ante ſit & indictum. Ciceron, *de offic., lib.* 1, *cap.* 11.

Hoſtes ſunt quibus bellum publicè Populus Romanus decrevit; vel ipſi, Populo Romano. L. 24, ff. *de capt. & poſtl.* L. 118, ff. *de verb. ſign. Suprà ſect.* 28, §. 1.

Puffendorf, *liv.* 8, *ch.* 6, §. 9, dit que » les actes d'hoſ-» tilités qui n'ont pas été précédés d'une déclaration de guerre » dans les formes, paſſent preſque pour des courſes ou de

---

(*) Les Huiſſiers ordinaires aux Conſeils d'Etat & Privé, lorſqu'ils exécutent en cérémonie quelque Ordonnance du Roi, ſemblent avoir conſervé un veſtige de cette ancienne pratique. Ils ſont *vêtus de leurs robes de ſoie, Ganſes & Toques de velours, Arce, Franges, Cordons & glands d'or, ayant au cou leurs Chaînes & Médailles auſſi d'or;* & quand ils parlent, ils ont la tête couverte de leurs Toques. *Vid.* l'exploit de ſignification de la Déclaration du Roi, du 19 Février 1782, fait à la Cour des Aides de Clermont-Ferrand.

» purs brigandages ». *Vid.* Grotius, *liv.* 1, *ch.* 3, §. 4; *liv.* 3, *ch.* 3, §. 1 & 5. Burlamaqui, *part.* 4, *ch.* 4.

» La guerre informe & illégitime eſt appellée avec plus » de raiſon un *brigandage*. Entrepriſe ſans aucun droit, ſans » ſujet même apparent, elle ne peut produire aucun effet » légitime, ni donner aucun droit à celui qui en eſt l'auteur. » La Nation attaquée par des ennemis de cette ſorte, n'eſt » point obligée d'obſerver envers eux les regles preſcrites » dans les guerres en forme; elle peut les traiter comme des » brigands. La Ville de Genêve, échappée à la fameuſe eſ- » calade en l'année 1602, fit pendre les priſonniers qu'elle » avoit fait ſur les Savoyards, comme des voleurs qui étoient » venus l'attaquer ſans ſujet, & ſans déclaration de guerre. » Elle ne fut point blâmée d'une action qui ſeroit déteſtable » dans une guerre en forme ». Vattel, *liv.* 3, *ch.* 4, §. 68.

Il ſuffit qu'il y ait déclaration, d'un côté.

Dès qu'un peuple déclare la guerre à un autre, la déclaration devient réciproque. Grotius, *liv.* 3, *cap.* 3, §. 7.

§. 4. Les *hoſtilités* conſtituent l'état de guerre.

Quoique les hoſtilités non précédées de déclaration de guerre, ſoient de vrais brigandages, elles ne laiſſent pas cependant que de conſtituer l'état de guerre entre les deux Nations. *Supra ch.* 3, *ſect.* 5.

Le peuple qui eſt ainſi attaqué, peut ſe défendre, ſans avoir beſoin de remplir aucune formalité préalable. Grotius, *liv.* 3, *ch.* 3, §. 6.

Les hoſtilités exercées par les Anglois en 1755, ſans déclaration de guerre, révolterent toute l'Europe. Auroient-ils changé de ſyſtême? Voici la lettre du Roi adreſſée à M. l'Amiral, le 10 Juillet 1778.

„ Mon Couſin: l'inſulte faite à „ mon pavillon par une Frégate „ du Roi d'Angleterre envers ma „ Frégate *la Belle Poule*; la ſaiſie „ faite par une Eſcadre Angloiſe, „ au mépris du droit des gens, de „ mes Frégates *la Licorne* & *la* „ *Pallas* & de mon Lougre *le Cou-* „ *reur*; la ſaiſie en mer & la con- „ fiſcation des Navires appartenans „ à mes Sujets, faites par l'An- „ gleterre, contre la foi des Trai- „ tés; le trouble & le dommage „ continuel que cette Puiſſance ap-

„ porte au commerce maritime de „ mon Royaume & de mes Colo- „ nies de l'Amérique, ſoit par ſes „ Bâtimens de guerre, ſoit par les „ Corſaires dont elle autoriſe & „ excite les déprédations : tous ces „ procédés injurieux, & principa- „ lement l'inſulte faite à mon pa- „ villon, m'ont forcé de mettre „ un terme à la modération que je „ m'étois propoſée, & ne me per- „ mettent pas de ſuſpendre plus „ long-temps les effets de mon „ reſſentiment. La dignité de ma „ Couronne, & la protection que „ je dois à mes Sujets, exigent „ que j'uſe enfin de *repréſailles*, „ que j'agiſſe *hoſtilement* contre „ l'Angleterre, & que mes Vaiſ- „ ſeaux attaquent & tâchent de „ s'emparer ou de détruire tous les „ Vaiſſeaux, Frégates, & autres „ Bâtimens appartenans au Roi „ d'Angleterre, & qu'ils arrêtent „ & ſe ſaiſiſſent pareillement de „ tous Navires Marchands Anglois „ dont ils pourront avoir occaſion „ de s'emparer. Je vous fais donc „ cette lettre pour vous dire, „ qu'ayant ordonné en conſéquence „ aux Commandans de mes Eſca- „ dres & de mes Ports de preſ- „ crire aux Capitaines de mes „ Vaiſſeaux de courre ſus à ceux „ du Roi d'Angleterre, ainſi qu'aux „ Navires appartenans à ſes Sujets, „ de s'en emparer, & de les con- „ duire dans les Ports de mon „ Royaume : mon intention eſt qu'en „ repréſailles des priſes faites ſur „ mes Sujets par les Corſaires & „ Armateurs Anglois, vous faſſiez „ délivrer des Commiſſions en „ courſe à ceux de meſdits Sujets „ qui en demanderont, & qui ſe- „ ront dans le cas d'en obtenir, „ en propoſant d'armer des Navi- „ res en guerre avec des forces „ aſſez conſidérables pour ne pas „ compromettre les équipages qui „ ſeront employés ſur ces Bâti- „ mens. Je ſuis aſſuré de trouver „ dans la juſtice de ma cauſe, dans „ la valeur de mes Officiers, dans „ l'amour de tous mes Sujets, les „ reſſources que j'ai toujours „ éprouvé de leur part. Et je „ compte principalement ſur la „ protection du Dieu des armées : „ Et la Préſente n'étant à autre „ fin, je prie Dieu, qu'il vous ait, „ mon Couſin, en ſa ſainte & „ digne garde. Ecrit à Verſailles „ le 10 de Juillet 1778. *Signé* „ LOUIS ; *& plus bas*, DE „ SARTINE „.

Si je ne craignois de me trop écarter de mon ſujet, j'inférerois ici *l'expoſé des motifs de la conduite du Roi rélativement à l'Angleterre.* Dans cette piece publiée en 1779, les raiſons de juſtice & de défenſe légitime qui ont déterminé le Roi à uſer de repréſailles envers l'Angleterre, ſont détaillées avec autant d'énergie que de vérité.

Vattel, *liv.* 4, *ch.* 5, §. 68, prouve par divers exemples, que les Puiſſances étrangeres n'étant pas en droit de ſe mêler des affaires domeſtiques *d'un peuple*, elles ne ſont pas obligées d'examiner & d'approfondir ſa conduite dans ces mêmes affaires. Elles peuvent ſuppoſer que le droit eſt joint à la poſſeſſion, & conſidérer ce peuple comme un état libre, ſans prendre ſur elles de juger ſi c'eſt avec juſtice qu'il s'eſt ſouſtrait à l'Empire du Prince qui le gouvernoit.

§. 5. Effets de la Déclaration de guerre entre les Sujets des deux Nations ennemies.

L'ordre de *courre ſus* n'eſt jamais cenſé donné qu'à ceux dont la main a été armée par l'autorité publique. Tout particulier qui, ſans miſſion ſpéciale, exerceroit des actes hoſtiles contre les ſujets de l'ennemi qui ne l'attaquent pas, ſe rendroit coupable de brigandage. Ce point ſera traité dans la Section 37 du préſent Chapitre, §. 1, où je parlerai des commiſſions en guerre.

Le Commerce mercantille eſt-il interdit entre les Sujets reſpectifs ?

Dans le Chapitre 4, *ſect.* 9, j'ai examiné ſi la déclaration de guerre interdit tout commerce ultérieur entre les Sujets reſpectifs des Nations ennemies.

Je vais traiter maintenant quelques autres points relatifs à cette matiere.

Eſt-il permis de s'emparer des Biens des Sujets de l'ennemi, qui, ſur la foi de la paix, ſe trouvent parmi nous, lors de la déclaration de la guerre ?

Le Statut de Marſeille, *liv.* 5, *ch.* 33 & 34, déclare qu'en cas de guerre, on reſpectera les effets qui ſe trouvent dans Marſeille, appartenans aux Sujets de la Nation ennemie ; & il accorde à ceux-ci un délai de vingt jours pour ſortir de la Ville, à moins qu'on ne leur permit d'y reſter : *Niſi remanerent de voluntate rectoris vel conſilii, & hoc habeat locum, ſi prædicti mercatores non offendiſſent cives in Maſſiliâ.*

Monteſquieu, *liv.* 20, *ch.* 13, nous apprend que » la » grande Chartre des Anglois, défend de ſaiſir & de confiſ» quer, en cas de guerre, les marchandiſes des Négocians étran» gers, à moins que ce ne ſoit par repréſailles ».

L'Edit *pour l'affranchiſſement du Port de Marſeille*, donné au mois de Mars 1669, veut » qu'en cas de rupture & de » déclaration de guerre avec les Couronnes & Etats dont les Mar» chands étrangers ſeront ſujets, ils ſoient & demeurent exempts

» du droit de représailles, & qu'ils puiſſent faire tranſporter leurs » effets, biens & facultés en toute liberté hors du Royaume, » *pendant trois mois* ».

Ce délai de trois mois eſt ſimplement comminatoire. Il a été prolongé par divers Traités de commerce, & entr'autres par le Traité conclu entre le Roi, & les Etats-unis de l'Amérique Septentrionale, le 6 Février 1778. L'article 20 eſt conçu en ces termes :

» Afin de promouvoir d'autant mieux le commerce des » deux côtés, il eſt convenu que dans le cas où la guerre » ſurviendroit entre les deux Nations ſuſdites, il ſera accordé » *ſix mois* après la déclaration de guerre aux Marchands dans » les Villes & Cités qu'ils habitent, pour raſſembler & tranſ- » porter leurs marchandiſes ; & s'il en eſt enlevé quelque » choſe, ou s'il leur a été fait quelque injure durant le » terme preſcrit ci-deſſus par l'une des deux Parties, leurs » Peuples ou Sujets, il ſera donné à cet égard pleine & en- » tiere ſatisfaction ».

Pareils Traités ne ſont rien de plus qu'une confirmation du droit commun. En effet, celui qui, ſur la foi publique, eſt venu chez nous pour y négocier, ou pour autre cauſe légitime, ne doit pas être traité en ennemi, par cela ſeul que la guerre ſurvient entre ſa Nation & la nôtre.

» Le Souverain qui déclare la guerre, ne peut retenir les » Sujets de l'ennemi qui ſe trouvent dans ſes Etats au mo- » ment de la déclaration, non plus que leurs effets. Ils ſont » venus chez lui ſur la foi publique. En leur permettant » d'entrer dans ſes terres & d'y ſéjourner, il leur a permis » tacitement toute liberté & toute ſureté pour le retour. Il » doit donc leur marquer un temps convenable pour ſe re- » tirer avec leurs effets ; & s'ils reſtent au-delà du temps » preſcrit, il eſt en droit de les traiter en ennemis déſarmés. » Mais s'ils ſont retenus par un empêchement inſurmontable, » par une maladie, il faut néceſſairement, & par les mêmes » raiſons, leur accorder un juſte délai. Loin de manquer à » ce devoir aujourd'hui, on donne plus encore à l'hu-

» manité, & très-ſouvent on accorde aux Etrangers, Sujets » de l'Etat auquel on déclare la guerre, tout le temps de » mettre ordre à leurs affaires. Cela ſe pratique ſur-tout en- » vers les Négocians; & l'on a ſoin d'y pourvoir auſſi dans » les Traités de commerce. Le Roi d'Angleterre a fait plus » que cela. Dans ſa derniere déclaration de guerre contre la » France, il ordonna que tous les François qui ſe trouvoient » dans ſes Etats, puſſent y demeurer avec une entiere ſu- » reté pour leur perſonne & leurs effets, pourvu qu'ils s'y » comportaſſent comme ils le devoient ». Vattel, *liv.* 3, *ch.* 4, §. 63. Burlamaquy, *part.* 4, *ch.* 6, §. 6.

Dettes & créances contractées pour des affaires antérieures à la guerre.

Les créances que l'Etranger a chez nous, lors de la déclaration de guerre, ſubſiſtent en leur entier. S'il eſt forcé de ſe retirer, il lui eſt loiſible de laiſſer ſa procuration à un ami pour exiger ce qui lui eſt dû, & pour actionner ſes débiteurs en Juſtice.

Il eſt vrai que quelques Publiciſtes avoient ſoutenu qu'*à la rigueur*, le Prince pouvoit s'approprier les ſommes dues par ſes Sujets à ceux de la Nation ennemie. *Vid.* Wolff, §. 1184 & 1198. Grotius, *lib.* 3, *cap.* 6, §. 4. Puffendorf, *liv.* 8, *ch.* 6, §. 19 & 20.

» Mais aujourd'hui l'avantage & la ſureté du commerce » ont engagé tous les Souverains de l'Europe à ſe relâcher » de cette rigueur. Et dès que cet uſage eſt généralement » reçu, celui qui y donneroit atteinte, bleſſeroit la foi publique; » car les Etrangers n'ont confié leurs effets à ſes Sujets que dans » la ferme perſuaſion que l'uſage général ſeroit obſervé. L'E- » tat ne touche pas même aux ſommes qu'il doit aux enne- » mis; par-tout les fonds confiés au Public ſont exempts de » confiſcation & de ſaiſie en cas de guerre ». Vattel, *liv.* 3, *ch.* 5, §. 77.

Pendant la préſente guerre, les Anglois eux-mêmes ont rendu hommage à ces principes. Voici l'extrait de la Gazette de France, du 3 Août 1781, *article de Londres.*

» Nos Aſſureurs (ce ſont les Anglois qui parlent) après notre » rupture avec la Hollande, avoient refuſé de payer aux Né-

» gocians Hollandois les Aſſurances faites dans les mois de » Novembre & Décembre 1780, & par conſéquent avant la dé- » claration de guerre. Le principal motif de leur refus étoit » que des engagemens pris avec des particuliers d'une Nation » neutre, devenoient nuls, dès que cette Nation ceſſoit d'être » neutre pendant les voyages aſſurés; mais un Jugement ſo- » lemnel des Juges du banc du Roi, ayant à leur tête le » Lord *Mansfields*, a confirmé les engagemens pris par nos » Aſſureurs avec les Hollandois, attendu que la ſurvenance » de la guerre eſt un des principaux riſques qui font recourir » aux Aſſurances ».

Le bruit des armes ne pénetre point dans le Sanctuaire de la Juſtice. Le Magiſtrat eſt le Miniſtre des Loix. Il ne fait acception de perſonne. *Non accipietis cujuſquam perſonam, quia Dei judicium eſt.* Deuteron. *cap.* 1, ℣. 17.

Vid. infrà ch. 13, *ſect.* 16, où je rapporte un autre Jugement rendu par le même Milord Mansfields, dont les déciſions ſont toujours dictées par les regles immuables de l'équité.

SECTION XXXVI.

Repréſailles, & Lettres de marque.

» Le *droit de repréſailles* eſt celui qu'a tout Souverain & » indépendant, de ſe faire juſtice lui-même du tort qui lui » a été fait par un autre Prince ou par ſes Sujets, & dont » il ne lui a pas été donné ſatisfaction.

» C'eſt encore la faculté qu'ont les Souverains, d'accorder » à leurs Sujets des Lettres pour les autoriſer à ſaiſir les » biens qu'ils trouveront appartenir aux Sujets d'un autre » Prince, pour s'indemniſer du tort qu'ils en auront reçu, » & qu'on aura refuſé de réparer ». Valin, *Traité des priſes, ch.* 20, *n.* 1.

Les *Lettres de marque* ou de repréſailles, ſont des Lettres que

que le Roi accorde *à ceux de ſes Sujets dont les Vaiſſeaux ou autres effets ont été pris ou arrêtés, hors le fait de la guerre, par les Sujets des autres Etats*, & qui déferent aux impétrans la liberté de s'indemniſer de ce qui leur a été injuſtement enlevé. *Art.* 1 *&* 6, *tit. des Lettres de marque. Ibiq.* Valin.

Soit que les Lettres de marque ayent été accordées à la réquiſition d'un particulier, ſoit que les repréſailles ayent été ordonnées *proprio motu* par le Souverain pour une cauſe publique, elles n'ont d'autre objet que celui de parvenir à la réparation du tort qui a été ſouffert. C'eſt ici une *guerre imparfaite*, & une derniere tentative miſe en œuvre avant d'en venir à une guerre ouverte. *Vid.* Grotius, *lib.* 3, *cap.* 2. Puffendorf, *lib.* 8, *cap.* 6, §. 13. Vattel, *liv.* 2, *ch.* 18.

Ce dernier Auteur, §. 345, obſerve » que quand on veut » mettre en uſage ce moyen, parce qu'on le juge plus doux » que la guerre, il ne faut pas que les repréſailles ſoient générales. » Le grand Penſionnaire de Wit, diſoit fort bien : *je ne vois pas » qu'il y ait de différence entre des repréſailles générales & une » guerre ouverte* » !

Mais pour me borner à la matiere que je traite, il ſuffit de dire que, ſuivant l'article 26, *h. t.*, les Aſſureurs répondent des pertes & dommages qui arrivent ſur mer par *repréſailles* juſtes ou injuſtes, de la part de quelque Nation que ce ſoit, pourvu que l'Aſſuré n'y ait donné lieu ni par lui-même, ni par ſes repréſentans.

La formule de Marſeille rejette ſur les Aſſureurs les pertes & les dommages qui arrivent par *Marque & contre-marque.*

Etymologie de *Marque & Contre-marque.*

En Eſpagnol *marcha* ſignifie l'action d'une armée qui eſt en mouvement; & *contramarcha*, ſignifie une marche qu'on fait pour s'oppoſer à celle de l'armée ennemie.

Marca, en Italien, ſignifie *Pays, Contrée.*

Marches eſt un vieux mot François qui ſignifioit les frontieres & limites d'un Etat. Paſquier, *liv.* 8, *ch.* 54. L'Officier prépoſé à la défenſe des limites, s'appelloit *Marquis.*

Les *Lettres de Marque* ſe nomment ainſi, ſoit du mot

Eſpagnol *Marcha*, ſoit du mot Italien *Marca*, ſoit de notre vieux mot François *Marches*, emprunté, dit-on, de l'Allemand *Marcke*, limite, frontiere, comme étant *jus conceſſum in alterius principis Marchas ſeu limites tranſeundi, ſibique jus faciendi*, c'eſt-à-dire, un droit de paſſer les limites ou frontieres d'un autre Prince, & de ſe faire juſtice à ſoi-même.

Les *Lettres de Contre-marque*, ſont les lettres contraires, pour s'oppoſer aux Corſaires, déja munis de Lettres de marque de la part de leur Souverain.

SECTION XXXVII.

Commiſſion en guerre.

On vient de voir qu'il n'y a point, ou preſque point de différence entre repréſailles générales & guerre ouverte. Les commiſſions expédiées en Angleterre depuis l'époque du 29 Juillet 1778, ont été qualifiées *Lettres de Marque*; & le Roi, par ſa lettre du 10 du même mois à M. l'Amiral, a ordonné qu'on délivrât des *commiſſions en courſe*.

§. 1. Pour courir ſur l'ennemi, il faut y être ſpécialement autoriſé par le Souverain.

Dans les déclarations de guerre, on trouve ordinairement la clauſe par laquelle le Souverain ordonne *à tous ſes Sujets de courre ſus* aux ennemis.

Malgré cette clauſe qui eſt de toute antiquité, il n'eſt jamais permis à un particulier, ſans l'autoriſation ſpéciale du Souverain, de prendre les armes contre l'ennemi, à moins qu'il n'y ſoit contraint par la néceſſité de la défenſe.

La légion dans laquelle le fils de Caton l'ancien ſervoit en Macédoine ſous le commandement de Pompilius, ayant été congédiée, & ce jeune-homme plein d'ardeur pour le métier des armes, étant demeuré dans l'armée, le pere écrivit au Général que ſi ſon fils vouloit encore ſervir ſous lui, il lui fit prêter un nouveau ſerment, parce que l'engagement du premier ſerment étant éteint, le jeune-homme ne pouvoit plus

agir légitimement contre l'ennemi. *Quia, priore amiſſo, jure cum hoſtibus pugnare non poterat.*

Caton écrivit en même temps à ſon fils, & lui défendit de ſe trouver en aucune expédition militaire, juſqu'à ce qu'il eût renouvellé le ſerment; car, ajoutoit-il, il n'eſt pas permis à celui qui n'eſt pas Soldat, d'attaquer l'ennemi. *Negat enim jus eſſe, qui miles non ſit, pugnare cum hoſte.* Ciceron, *de officiis, lib.* 1, *cap.* 11.

Cette vérité eſt reconnue par tous les Publiciſtes. Grotius, *lib.* 3, *cap.* 18, §. 1. Puffendorf, *liv.* 8, *ch.* 6, §. 18. Vattel, *liv.* 3, *ch.* 14, §. 223.

Il ſuit de ce principe, que les particuliers qui arment en courſe contre les ennemis, doivent être munis d'une commiſſion authentique de la part du Souverain; ſans quoi, ils ſont au cas d'être traités *comme des Pirates.* Hubner, *tom.* 1, *part.* 2, *ch.* 3, *ſect.* 6. Le Chevalier d'Abreu, *part.* 1, *ch.* 1, §. 11 *& ſuiv.*

La déclaration du 1er. Février 1650, art. 7, défend à toute perſonne, » *de fréter ni équiper aucun Navire pour* » *faire guerre aux ennemis* ſans congé & permiſſion expreſſe » du grand Maître, Chef & Surintendant de la navigation » & commerce de France ».

L'Ordonnance de la Marine, *art.* 1, *tit. des priſes*, dit qu'*aucun ne pourra armer Vaiſſeau en guerre ſans commiſſion de l'Amiral. Ibiq.* Valin.

Et en l'article 4 du même titre, » *les gens courant la mer* » *ſans commiſſion d'aucun Prince ni Etat Souverain*, ſont dé- » clarés *Pirates & Fourbans* ».

§. 2. Différence entre Pirate & Corſaire.

Telle eſt la différence qui ſe trouve entre les Pirates & les Armateurs en courſe. Les premiers, *courant les mers* ſans commiſſion d'aucun Souverain, ſont des voleurs & des pillards dignes du dernier ſupplice. Les ſeconds, *courant les mers* avec commiſſion d'un Prince Souverain & en ennemis déclarés, ſont des gens dignes de louange lorſqu'ils combattent pour la Patrie.

Les uns & les autres ſont quelquefois compris ſous le nom

générique de *Corſaire*, & même ſous celui de *Pirate*. Le métier des uns & des autres s'appelle *ars piratica*. Targa, *cap.* 61. Caſaregis, *diſc.* 64, *n.* 5. Valin, *art.* 6, *tit. des avaries*, *pag.* 153.

Eſt-il honnête d'armer en courſe ?

Mais le métier des premiers eſt auſſi infâme que celui des ſeconds eſt honnête, & même glorieux. » Il n'y a point de » doute, (dit Vattel, *liv.* 3, *ch.* 15, §. 229) que les Su- » jets ne puiſſent en bonne conſcience *ſervir leur Patrie* en » armant des Vaiſſeaux pour la courſe ». *Vid.* Valin, *Traité des priſes*, *ch.* 1 *&* 2.

Le Roi, par ſa Déclaration du 24 Juin 1778, dit que ſon *intention eſt de donner des marques honorables de ſa ſatisfaction, à ceux des Armateurs qui ſe diſtingueront par des entrepriſes conſidérables.*

On a vu, & l'on voit une foule de Capitaines Corſaires, décorés de la Nobleſſe perſonnelle & de l'Epée du Roi. Quelques-uns ont mérité la Croix de St. Louis. Il en eſt qui ſont parvenus aux grades les plus diſtingués. Les noms des *Caſſard* & des *Delaigle* ſont illuſtres dans Marſeille.

Que ne puis-je rendre à M. le Chevalier de Pleville le Pelley, Capitaine des Vaiſſeaux du Roi, le juſte tribut d'éloges qui lui eſt dû ! Ce brave Capitaine, ce généreux Guerrier que la France chérit, que l'Angleterre admire, jouit maintenant parmi nous de ſa gloire, & de la douce ſatisfaction de voir ſon fils ſuivre ſes traces.

Autorité du Capitaine qui arme en courſe.

Caſaregis, *diſc.* 214, *n.* 57, dit que le Capitaine armé en courſe repréſente dans ſon bord la perſonne du Souverain ; qu'il eſt Officier de guerre ; qu'il a la même autorité économique, & la même Juriſdiction qu'un Général d'Armée. *Il Corſaro nella nave armata in corſo, non può nè dee conſiderarſi come privato, ma reppreſenta la perſona del Principe, ed è un Oſiziale di guerra ; e circa l'armamento della ſua nave, ha quella ſteſſa poteſta economica, e Jiuriſdizione, che ha un Generale d'armata terreſtre.*

Suprà ſect. 21, §. 10 *&* 11.

Vattel en l'endroit cité, dit que » c'eſt pour des Etrangers » un métier honteux, que celui de prendre des commiſſions » d'un Prince, pour pirater ſur une Nation abſolument inno- » cente à leur égard. La ſoif de l'or eſt le ſeul motif qui les » invite ; & la commiſſion qu'ils reçoivent, en les aſſurant » de l'impunité, ne peut laver leur infamie ».

Corſaire qui a commiſſion d'un Prince étranger.

L'Ordonnance, *tit. des priſes*, *art.* 3, défend à tout François de prendre commiſſion d'aucuns Rois, Princes ou Etats étrangers, pour armer des Vaiſſeaux en guerre, & courir les mers, ſous leur banniere, ſi ce n'eſt par permiſſion du Roi, à peine d'être traités comme Pirates.

» Tout Vaiſſeau, (*ajoute l'article* 5 *au même titre*) ayant » commiſſion de deux différens Princes ou Etats, ſera de » bonne priſe ; & s'il eſt armé en guerre, les Capitaines & » Officiers ſeront punis comme Pirates ». *Vid.* le Chevalier d'Abreu, *part.* 2, *ch.* 1.

En temps de guerre, la plupart des Capitaines Marchands prennent une commiſſion en guerre, afin de légitimer les priſes qu'ils peuvent faire. Valin, *art.* 1, *tit. des priſes.*

Armement en guerre & en marchandiſe.

§. 4.

» Les Armateurs qui équipent à leurs frais, des Vaiſſeaux » pour aller en courſe, acquierent la propriété du butin, en » récompenſe de leurs avances & des périls qu'ils courent ; » & ils l'acquierent par la conceſſion du Souverain qui leur » délivre des commiſſions ». Vattel, *liv.* 3, *ch.* 15, §. 229. *Suprà ſect.* 23.

Vaiſſeau armé en courſe qui fait des priſes, en acquiert la propriété.

Ils peuvent donc faire aſſurer les priſes qu'ils ont faites ſur l'ennemi. *Suprà ch.* 8, *ſect.* 9.

Si la priſe par eux faite, eſt repriſe par l'ennemi, & recouſſe par un ami dans les vingt-quatre heures, ils pourront la réclamer. *Suprà ſect.* 23.

Le Vaiſſeau non armé en courſe, n'a pas droit de courir ſur les ennemis, ainſi qu'on vient de le voir ; & les Aſſureurs ne répondent pas des pertes arrivées en pareille occaſion. *Vid. ſuprà ch.* 6, *ſect.* 4 ; *& le préſent chapitre*, *ſect.* 19.

§. 5.

Vaiſſeau non armé en courſe, qui court ſur l'ennemi.

Le Vaiſſeau, quoique non armé en guerre, peut, pour ſe

Qui fait des prises.

défendre, combattre l'ennemi qui l'attaque. Le droit naturel le lui permet. *Vim, vi repellere licet.* Vattel, *liv.* 3, *ch.* 14, §. 223.

Cependant, si en se défendant, il prend le Navire ennemi, il n'en acquiert point la propriété. Elle est dévolue à M. l'Amiral, dont la munificence le porteroit sans doute à en faire don aux capteurs, en récompense de leur bravoure. Valin, *art.* 1, *tit. des prises. Vid.* le Chevalier d'Abreu, *part.* 2, *ch.* 3, §. 11.

Mais si le Navire non armé en guerre, fait des prises, en attaquant lui-même l'ennemi, cette conduite est digne de blâme, ainsi qu'on vient de le voir. Vattel, *liv.* 3, *ch.* 15. Valin, *art.* 1, *tit. des prises.* Aulugele, *lib.* 9, *cap.* 13.

§. 6. *Vaisseaux de guerre*, armés aux frais du Roi.

Les Vaisseaux de guerre que le Roi fait armer à ses frais, & dont il donne le commandement à quelqu'un de ses Officiers pour faire la course, n'ont pas besoin de prendre une commission de M. l'Amiral. Valin, *art.* 1, *tit. des prises.*

Armés par des particuliers.

Mais si l'armement est fait au frais des particuliers, la commission de M. l'Amiral est indispensable.

Les sieurs Gradis, Négocians à Bourdeaux, armerent *les Frégates du Roi* l'*Opale & la Brune*, pour faire la course sur les ennemis de l'Etat. Elles mirent à la voile sans être munies d'une commission en guerre, & prirent quatre Navires Anglois.

M. l'Amiral, par un Jugement rendu le 31 Janvier 1761, *confisca à son profit les deniers provenant de la vente desdites prises.*

Et par un arrêté du même jour, » *desirant traiter favora-* » *blement lesdits sieurs Gradis, il voulut bien, par grace, &* » *sans tirer à conséquence, leur faire main-levée de ladite con-* » *fiscation*, en payant par eux préalablement les frais de Jus- » tice, & autres relatifs auxdites prises, à qui il appartiendra, » si aucuns sont dûs ».

SECTION XXXVIII.

Innavigabilité.

L'idée propre attachée au mot *innavigabilité*, emporte la dégradation abſolue, ou le défaut irrémédiable de quelqu'une des parties eſſentielles du Vaiſſeau, ſans leſquelles il ne ſauroit ſubſiſter comme Navire, & remplir l'objet de ſa deſtination. Targa, *cap.* 54, *pag.* 239, *& cap.* 60, *pag.* 256.

Nos Auteurs comparent l'innavigabilité au naufrage. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 142. Voilà ſans doute pourquoi l'article 46, *h. t.*, avoit omis d'inférer ſpécifiquement le cas d'innavigabilité, parmi les ſiniſtres qui donnent lieu au délaiſſement.

§. 1. Texte des Ordonnances.

L'article 26, *h. t.*, après avoir parlé du *naufrage*, met au riſque des Aſſureurs les pertes & dommages qui arrivent par le *changement de Vaiſſeau*; d'où il étoit aiſé de conclurre que, ſi pendant le voyage, le Navire devient innavigable, & que les marchandiſes aſſurées ſoient chargées dans un autre Vaiſſeau, le riſque des Aſſureurs ſur facultés doit continuer de courir juſqu'au lieu de leur deſtination.

L'article 11, *tit. du fret*, dit que » ſi pendant le voyage *le* » *Navire ne peut pas être raccommodé*, le Maître ſera obligé » d'en louer inceſſamment un autre; & que s'il n'en peut trou- » ver, il ſera ſeulement payé de ſon fret à proportion de ce » que le voyage ſera avancé ».

L'article ſuivant ajoute, que » *ſi toutefois le Marchand prou-* » *voit que lorſque le Vaiſſeau a fait voile, il étoit incapable* » *de Naviguer*, le Maître perdra ſon fret, & répondra des » dommages & intérêts du Marchand ».

Il étoit tout ſimple d'inférer de ces divers articles de l'Ordonnance, 1°. que *ſi le Navire ne peut pas être raccommodé*, & que la marchandiſe aſſurée ſoit verſée dans un autre Vaiſ-

ſeau, les Aſſurances ſur facultés devoient continuer d'avoir leur effet. 2°. Que les Aſſureurs devoient répondre indéfiniment de l'innavigabilité, à moins qu'il ne fût prouvé que *lorſque le Vaiſſeau a fait voile, il étoit incapable de naviguer.*

Mais ces inductions n'avoient été adoptées qu'en partie par notre Juriſprudence. Elles étoient d'ailleurs inſuffiſantes, ſoit pour caractériſer l'eſpece d'innavigabilité qui doit être à la charge des Aſſureurs, ſoit pour réſoudre les diverſes queſtions que les circonſtances faiſoient naître.

La déclaration du 17 Août 1779 a ſuppléé ſur ce point à l'Ordonnance maritime.

Par les trois premiers articles, elle veut que les Navires Marchands, avant que de partir du lieu où ils ont été armés, ſoient viſités par gens experts qui vérifient s'ils *ſont en bon état de navigation*, & qu'avant de prendre leur chargement de retour, ils ſoient de nouveau viſités, à l'effet de conſtater les avaries qui pourront être ſurvenues pendant le cours du voyage, *par fortune de mer*, ou par le vice propre du Navire. *Suprà ſect.* 4.

Article 4. » Dans le cas où le Navire, par *fortune de mer*, » auroit été mis hors d'état de continuer ſa navigation, & » auroit été *condamné* en conſéquence, les Aſſurés pourront » faire délaiſſement à leurs Aſſureurs du *corps* & quille, agrez » & apparaux dudit Navire. . . . *ne ſeront toutefois les Aſſurés admis à faire ledit délaiſſement*, qu'en *repréſentant les procès-verbaux de viſite* du Navire ordonnés par les articles » 1 & 3 de la préſente Déclaration ».

Article 7. » Lorſque le Navire aura été *condamné* comme » étant hors d'état de continuer ſa navigation, les Aſſurés ſur » les marchandiſes ſeront tenus de le faire inceſſamment ſignifier aux Aſſureurs, leſquels, ainſi que les Aſſurés, feront » leur diligence pour *trouver un autre Navire, ſur lequel leſdites marchandiſes ſeront chargées, à l'effet de les tranſporter à leur deſtination* ».

Article 8. » *Dans le cas où il ne ſeroit pas trouvé de Navire*

» *vire pour charger leſdites marchandiſes, & les conduire au* » *lieu de leur deſtination* dans les délais portés par les articles » 49 & 50 du titre des Aſſurances de l'Ordonnance de 1681, » les Aſſurés pourront en faire le délaiſſement, en ſe con- » formant aux diſpoſitions de ladite Ordonnance ſur les dé- » laiſſemens ».

Article 9. » Dans le cas où leſdites marchandiſes auroient » été chargées ſur un nouveau Navire, les *Aſſureurs cour-* » *ront les riſques ſur leſdites marchandiſes* juſqu'à leur débar- » quement dans le lieu de leur deſtination, & *ſeront en outre* » *tenus de ſupporter* à la décharge des Aſſurés, *les avaries* » *des marchandiſes*, *les frais du ſauvétage*, *déchargement*, » *magaſinage & rembarquement*, enſemble les droits qui pour- » roient avoir été payés, & le ſurcroît de fret, s'il y en a ».

Deux ſortes de préſomptions, l'une *juris & de jure*, & l'autre ſimplement légale.

Cette nouvelle loi a établi deux *préſomptions* : l'une, contre les Aſſurés, lorſque les verbaux de viſite ont été omis : elle eſt *juris & de jure* ; l'autre, contre les Aſſureurs, lorſque les rapports de viſite ont été faits. Elle eſt ſimplement légale : c'eſt-à-dire, que les Aſſureurs peuvent la débattre par la preuve du contraire.

Ces deux points méritent d'être développés.

§. 2.

Si les procès-verbaux de viſite n'ont pas été faits, l'innavigabilité eſt-elle préſumée procéder du vice propre du Navire ?

Si les procès-verbaux de viſite n'ont pas été faits, l'innavigabilité eſt-elle préſumée procéder du vice propre du Navire ?

L'Ordonnance de 1681 n'avoit établi la néceſſité d'aucun verbal de viſite. Elle s'étoit bornée à exhorter les Capitaines » *à voir*, *avant que de faire voile*, ſi le Vaiſſeau eſt bien leſté » & chargé, fourni d'ancres, agrès & apparaux, & de toutes » choſes néceſſaires pour le voyage ». *Art.* 8, *tit. du Capitaine.*

Les *Huiſſiers viſiteurs* dont il eſt parlé au titre *des Huiſſiers*, n'avoient aucune fonction relative à l'objet actuel.

Le 19 Juillet 1708, il fut ordonné par un Réglement, qu'aucun Vaiſſeau Marchand ne pourroit mettre à la voile ſans avoir été viſité & trouvé en bon état de navigation.

Par l'Edit du mois de Mai 1711, la viſite des Vaiſſeaux

& Bâtimens de mer, appartient aux Lieutenans de l'Amirauté *à l'excluſion de tous autres Juges & Officiers.*

Le Réglement du 12 Janvier 1717, tit. 5, veut » qu'à l'ar-
» rivée des Vaiſſeaux (aux Colonies Françoiſes) la viſite ſoit
» faite par les Officiers de l'Amirauté, ſuivant l'Edit de 1711;
» & que la viſite des Vaiſſeaux deſtinés à retourner en France,
» ſoit faite *avant leur chargement* par les Officiers de l'Amirauté,
» avec le Charpentier nommé, & en préſence du Maître, *pour*
» *examiner ſi le Vaiſſeau eſt en état de faire le voyage.* Sera
» faite auſſi la viſite des agrès & apparaux en préſence d'un
» ou deux Capitaines nommés par les Officiers de l'Amirauté,
» à l'effet de voir s'ils ſont ſuffiſans pour le voyage, & ſe-
» ront tenus les Maîtres qui ſe préparent à charger leur Vaiſ-
» ſeau, d'en avertir les Officiers d'Amirauté, deux jours avant
» de commencer, ſous peine contre les contrevenans de les
» faire décharger & recharger à leurs dépens ».

Mais ces Réglemens ne parlent point des Aſſurances, & n'avoient pas eu l'idée de prononcer la déchéance de l'action de délaiſſement, dans le cas où le Navire déclaré innavigable, en cours de voyage, n'auroit pas été viſité lors de ſon départ.

Aujourd'hui, par l'article 4 de la Déclaration de 1779, *les Aſſurés ne ſont admis à faire le délaiſſement du Navire* déclaré innavigable, qu'*en repréſentant les procès-verbaux de viſite du Navire*, ordonnés par les articles 1 & 3 de la même Déclaration.

Faute de repréſenter les procès-verbaux de viſite, l'innavigabilité eſt préſumée provenir du vice propre du Vaiſſeau. Cette préſomption eſt *juris & de jure*, puiſqu'elle eſt prononcée par le Légiſlateur. Elle diſpenſe par conſéquent les Aſſureurs de la preuve dont ils paroiſſoient avoir été chargés par l'art. 12, *tit. du fret.*

Un doute ſe préſente. La fin de non-recevoir prononcée par la Déclaration du Roi de 1779, a-t-elle lieu contre les Aſſurés, ſimples Chargeurs?

C'eſt ici une eſpece de loi pénale, introductive d'une forme

nouvelle, & qui par conſéquent doit être reſſerrée dans ſes limites. Or, l'article 4 de la Déclaration eſt au cas de l'Aſſurance *ſur le corps & quille, agrès & apparaux du Navire.* Il ne parle pas des Aſſurances ſur les facultés. C'eſt donc beaucoup que de ſoumettre à la fin de non-recevoir les Armateurs, non ſeulement pour les Aſſurances qu'ils ont fait faire ſur le corps, (de quoi il n'eſt pas permis de douter) mais encore pour celles qu'ils ont fait faire ſur la cargaiſon.

Il dépendoit d'eux ou de leur Capitaine, de faire procéder aux procès-verbaux de viſite. S'ils y ont manqué, ils doivent encourir la peine de leur négligence, ou de celle du Capitaine par eux choiſi.

Mais les chargeurs particuliers ſont fondés à croire que le Capitaine d'un Navire chargé à cueillete, a rempli les formalités légales. L'erreur commune vient à leur ſecours. Ils ne doivent pas être la victime de leur bonne foi. Il ſemble donc que les Aſſurés, ſimples Chargeurs, devroient être recevables à alléguer l'innavigabilité, quoiqu'ils ne *repréſentent* point les procès-verbaux : d'autant mieux que pareilles pieces ne ſont pas en leur diſpoſition.

Il faut cependant avouer que ce point eſt ſuſceptible de doute, attendu que l'Aſſuré, quoique ſimple Chargeur, répond de la *faute du Maître*, art. 28, *h. t.*, & par conſéquent de celle des Armateurs, (ſauf ſa garantie contre qui de droit.)

Si les viſites ont été faites, l'innavigabilité eſt-elle préſumée fatale?

Pour que les Aſſurés puiſſent faire le délaiſſement, pour cauſe d'innavigabilité, l'art. 4 de la Déclaration exige deux choſes. La premiere, que les procès-verbaux de viſite ſoient repréſentés; la ſeconde, que *le Navire, PAR FORTUNE DE MER, ait été mis hors d'état de continuer ſa navigation, & ait été condamné en conſéquence.*

D'où il ſuit, que les procès-verbaux de viſite ne forment pas une préſomption *juris & de jure* que l'innavigabilité ſoit ſurvenue *par fortune de mer.* M. Valin, ſur l'article 12, *tit.*

du fret, n'a pas une grande confiance à de pareils rapports. (*) „ La visite d'un Navire à son départ „, dit-il, „ ne porte „ que sur ses parties extérieures, parce qu'on ne le dévegre „ pas ; au moyen de quoi, elle ne peut découvrir les vices „ intérieurs & cachés „.

Ainsi, malgré les procès-verbaux de visite, les Assureurs sont recevables à *prouver que lorsque le Vaisseau a fait voile, il étoit incapable de naviguer.* Article 12, *tit. du fret.* Tel est le droit commun auquel la Déclaration de 1779 ne déroge point.

§. 4. Les Assureurs ne répondent de l'innavigabilité que lorsqu'elle arrive par fortune de mer.

L'article 26, *h. t.*, ne met aux risques des Assureurs que les *fortunes de mer.* Il faut donc que l'innavigabilité procéde de fortune de mer, pour que les Assureurs en répondent.

Le Réglement d'Amsterdam, *art.* 25, décide que l'Assuré pourra faire délais, *advenant que le Navire, par cas fortuit, demeure inutile pour naviguer.*

Targa, *ch.* 60, *pag.* 256, ne met l'innavigabilité au rang des sinistres dont les Assureurs doivent répondre, qu'autant qu'elle procéde ou *de tempête*, ou du *feu du Ciel*, ou des

---

(*) Arrêt du Conseil du 2 Mars 1782, par lequel „ le Roi a ordonné & ordonne que la Déclaration du 17 Août 1779 sera exécutée selon sa forme & teneur ; en conséquence, fait défenses expresses aux Officiers des Amirautés de nommer, sous quelque prétexte „ que ce puisse être, pour la visite des Bâtimens de mer, d'autres „ Experts que de gens de la profession & de l'état prescrit par ladite „ Déclaration ; leur défend pareillement d'en nommer de perpétuels, „ & qui fassent, directement ou indirectement, le commerce des marchandises nécessaires à la construction, grement, radoubs, armement, „ équippement & avictuaillement des Bâtimens, ou qui seroient associés avec d'autres Fournisseurs ; ordonne en outre, que le Constructeur & le Charpentier qui auroient travaillé à la construction ou radoub d'un Bâtiment, ne pourroient être nommés pour en faire la „ visite & en constater l'état „.

ſuites d'un combat, ou de quelqu'autre accident imprévu. *Se ſeguiſſe tale infortunio, che, ò per tempeſta grave, ò per incendio, ò per combattimento, ò per altro accidente impenſato, ſi riduceſſe la nave à termini d'innavigabilità non reducibile allo ſtato da poterſi più navigare; all' hora non ſi è più ne termini d'avaria, mà vien ad eſſer ſiniſtro totale.*

Voici comme s'explique M. Valin, art. 29, *h. t.*, *pag.* 76. » Si le Navire, dit-il, ne peut achever ſon voyage, & qu'il » ſoit jugé incapable de faire ſon retour, la queſtion ſi cet » événement eſt à la charge des Aſſureurs ou non, dépend » de ſavoir, ſi c'eſt par des coups de mer, ou autres cas for- » tuits, que le Navire eſt devenu hors d'état de ſervir, ou ſi » c'eſt par vétuſté & pourriture; ce qui gît en examen & » viſite du Navire, pour pouvoir juger ſi au départ, il étoit » vraiement en état de faire le voyage ou non; parce qu'en » ce dernier cas, les Aſſureurs n'en doivent pas répondre, » s'agiſſant d'un vice de la choſe.

» On cite ſur ce ſujet, *ajoute-t-il*, pluſieurs Arrêts d'Aix » & des Sentences de Marſeille contre les Aſſureurs; mais *ces* » *préjugés*, *pour être juridiques*, *doivent avoir été rendus ſur* » *des preuves que les Navires avoient été rendus innavigables* » *par fortunes de mer.* Cependant qu'eſt-ce que ces preuves » pour l'ordinaire? Des procès-verbaux frauduleux de la part » des Capitaines, toujours diſpoſés à favoriſer les Armateurs, » ſans égard à la vérité & à la juſtice ».

Pothier, *h. t.*, *n.* 66, dit également que » ſi le Navire dont » les Aſſureurs ont aſſuré à l'Armateur le voyage & le re- » tour, ſe trouve hors d'état de revenir, *par vétuſté & pour-* » *riture*, les Aſſureurs ne ſeront pas tenus de cette perte; il » en ſeroit autrement, ſi c'étoit par des coups de mer, ou » par quelqu'autre accident, qu'il eût été mis hors d'état de » ſervir ».

J'adhere à cette déciſion. Elle n'eſt plus ſuſceptible de difficulté, depuis la Déclaration de 1779, *art.* 4, qui ne met aux riſques des Aſſureurs d'autre innavigabilité que celle qui arrive *par fortune de mer*.

D'où il ſuit que les Aſſureurs ne répondent pas de l'innavigabilité qui procede de vétuſté & *du vice propre* du Navire, ſuivant la regle générale établie par l'art. 29, *h. t.*

§. 5. L'innavigabilité eſt-elle préſumée fatale ?

Dans nos conférences (*) tenues en 1778, on examina la queſtion : ſi l'innavigabilité eſt préſumée fatale ? Trois des Membres du comité ſoutenoient que non. Voici ſur quoi ils ſe fondoient.

On ne trouve, diſoient-ils, aucune loi maritime qui ait mis l'innavigabilité indefinie dans la claſſe des cas fortuits. La choſe ſujette à s'altérer par le temps & par l'uſage qu'on en fait, n'eſt pas cenſée conſerver toujours ſon premier état.

De ce qu'un Navire, dans le cours du voyage, ſe trouve innavigable, il ne s'enſuit pas qu'il le ſoit par fortune de mer. Lors du départ on aura cru qu'il étoit propre à faire le voyage aſſuré ; mais le voyage aura été plus long qu'on avoit eſpéré ; le vice intérieur du Navire ſe ſera développé par le temps, par la force de l'arrimage, par le ſillonement des flots : le tout ſans accident extraordinaire. Il n'eſt donc pas raiſonnable qu'une pareille innavigabilité, qu'on ne juſtifie pas procéder de force majeure, ſoit preſumée fatale.

On la conſidere cependant, continuoient-ils, comme telle. Il ſuffit qu'un Vaiſſeau ſoit déclaré innavigable dans le cours du voyage, pour que les Aſſureurs ſoient condamnés à payer la perte, même dans le cas où il eſt conſtaté que *les membres du Navire ſe ſont trouvés pourris.*

Par ce moyen, ajoutoient-ils, il peut arriver qu'un vieux Bâtiment qui n'eſt bon qu'à être dépécé, ſoit payé par les Aſſureurs ſur le pied de ſa prétendue valeur primitive. Pourvu

(*) Le réſultat de nos conférences étoit réſéré à M. le Procureur-Général de Caſtillon, qui nous éclairoit de ſes lumieres, & qui, ſur les points propoſés, dreſſa de ſavantes obſervations qu'il eut la complaiſance de me communiquer. Elles me firent naître l'idée de ramaſſer mes matériaux, & de compoſer les deux Traités que j'oſe donner au Public.

que le dépécement ne s'en faſſe pas dans le Port du départ, l'Aſſuré obtient gain de cauſe, & s'enrichit aux depens d'autrui.

Ils appuyoient leur avis ſur la doctrine de Caſaregis, *diſc.* 142, où cet Auteur rapporte un Jugement rendu par la Rote de Florence, le 31 Juillet 1726, dans l'hypotheſe ſuivante.

Un Navire chargé de diverſes marchandiſes partit de Cadix pour Amſterdam. Parvenu à la hauteur du Cap St. Vincent, un vent de Nord le força, pour éviter d'être ſubmergé, de relâcher à Ste. Croix de Tenerif. Le Navire fut viſité par des Experts, & déclaré innavigable par autorité du Conſul. Les Aſſureurs de Livourne furent attaqués en payement de la perte.

Les Aſſurés diſoient que le ſiniſtre étoit prouvé, & que la cauſe de ce ſiniſtre ne pouvoit être attribuée qu'aux vents contraires, qui, ayant occaſionné au Navire une voie d'eau conſidérable, l'avoient rendu innavigable.

Les Aſſureurs répondoient que l'Aſſuré étoit obligé de prouver le ſiniſtre, d'une maniere concluante. Que les témoins ouis par le Conſul n'avoient pas dit que le ſiniſtre fût arrivé par l'infortune du vent contraire. Que la voie d'eau ne ſuffiſoit pas pour conſtater le ſiniſtre tel qu'il doit être pour opérer l'abandon, parce que dans le cours de la navigation, il arrive ſouvent que les Navires, quelque bons qu'ils ſoient, contractent des voies d'eau ſans fortune de mer.

Les Juges de la Rotte adopterent les raiſons des Aſſureurs; & dans leur *Votum*, voici comme ils parloient. S'agiſſant de ſavoir ſi le Navire a été déclaré innavigable à cauſe de l'impétuoſité des vents contraires, ou à cauſe de quelque vice propre & inhérant, il *nous a paru*, que le cas d'innavigabilité doit être plutôt attribué au vice propre du Vaiſſeau. *n.* 15.

Le mauvais état du Navire doit être attribué à une cauſe ancienne, certaine, intrinſeque, naturelle & toujours agiſſante, plutôt qu'à la cauſe accidentelle & extrinſeque des vents

& de la mer. *Totum damnum referri debet cauſæ antiquiori, originali, certæ, & intrinſecæ fragilitatis & vetuſtatis navis*, n. 22.

Le vice de corruption & de pourriture, eſt réputé la cauſe la plus puiſſante & la plus active, de laquelle on doit par conſequent préſumer que procede l'innavigabilité. *Vitium intrinſecum infectionis & corruptionis reputandum ſit pro cauſâ potentiori, & majoris activitatis, ex prædictis; cui propterea principaliter effectus eſt tribuendus*, n. 24.

La tempête ſurvenue n'eſt pas une preuve ſuffiſante du ſiniſtre, lorſque ce ſiniſtre peut être attribué au vice intrinſeque de la choſe aſſurée, *n.* 26.

La ſeule poſſibilité que la mer n'ait pas occaſionné le ſiniſtre, ſuffit pour que la preuve des Aſſurés ſoit inſuffiſante. *Sola poſſibilitas in contrarium ſufficit, ut probatio non dicatur ſufficiens*, n. 36 &c.

Les Aſſureurs de Livourne furent mis hors de Cour & de procès.

Les trois membres du comité citoient encore un ancien Arrêt du Parlement d'Aix, rapporté en ces termes dans la nouvelle Edition de Duperier, *tom.* 2, *pag.* 432, *v°. Aſſureur*: » Par » Arrêt du 21 de Novembre 1696, en la Cauſe du ſieur » Heron des Aunois, Propriétaire du Vaiſſeau appellé l'*Eliſabeth* » *Bonnaventure*, & les Aſſureurs de ſon chargement, il fut » jugé que ce Vaiſſeau ayant été mis hors d'état de ſe rendre » aux lieux de ſa deſtination, *par le défaut d'attention du Ca-* » *pitaine à le garantir des vers*, & une partie du charge- » ment ayant été vendue pour payer les frais auxquels cet évé- » nement donna lieu, l'Aſſuré ne pouvoit pas forcer les Aſſu- „ reurs à accepter l'abandon „.

Enfin, ils invoquoient la doctrine de Valin *ſur les art.* 28 *&* 46, *h. t.*, *pag.* 76 *&* 98. *La préſomption*, dit-il, *eſt que le mauvais état du Navire vient de ſon propre vice.*

D'après toutes ces obſervations, ils étoient d'avis que les Aſſureurs ne devoient être reſponſables de l'innavigabilité, qu'autant

qu'autant que l'Aſſuré prouveroit qu'elle étoit arrivée par force majeure, ſuivant la regle : *Fundans ſe in diſpoſitione qualificatâ, debet probare diſpoſitionem & qualitatem.*

Mais dans la pratique, cette opinion auroit été ſuſceptible de grandes difficultés, attendu que les circonſtances du fait varient à l'infini. Les regles les plus ſimples ſont toujours les meilleures, ſur-tout en matiere de commerce ; & comme dit l'Auteur de l'Eſprit des Loix, *il ne faut pas tout corriger.*

Il falloit donc partir d'un autre principe, & ſimplifier la choſe : par le moyen des viſites que la Déclaration de 1779 preſcrit, on eſt *légalement* certain que tout Vaiſſeau qui met à la voile, eſt en bon état de navigation. D'où il ſuit que, ſi dans le cours du voyage il devient innavigable, cet accident doit être préſumé fatal, à moins que les Aſſureurs ne prouvent le contraire.

Ainſi, pourvu que les rapports de viſite ne ſoient pas négligés, notre Juriſprudence actuelle ſubſiſte en toute ſa force. Je crois donc devoir rapporter les Jugemens que j'ai recueillis ſur cette matiere.

Premiere déciſion. Pierre Valet de Marennes en Xaintonge, fit aſſurer à Marſeille 30000 liv., de ſortie de la Rochelle, juſqu'aux Iſles Françoiſes, touchant en Guinée, & de retour à la Rochelle, ſur corps & facultés du Vaiſſeau l'*Amazone*, Capitaine David Dujardin. Dans le cours du voyage, ce Navire eſſuya quelques tempêtes. Arrivé au Cap François, il fut viſité par Experts, qui vérifierent le mauvais état où il ſe trouvoit, & qui ajouterent que *ſur le Pays il n'y avoit ni fer, ni matériaux, ni Ouvriers pour le radouber.* En conſéquence le Juge de St. Domingue déclara le Navire innavigable, & ordonna la vente des agrès.

Le délaiſſement du corps & des facultés fut fait aux Aſſureurs. Sentence rendue le 10 Juillet 1711, par l'Amirauté de Marſeille, qui les condamna au payement des ſommes aſſurées.

En cauſe d'appel, Mrs. les Juges furent partagés en opinion.

M. le Conſeiller de Lubieres, Rapporteur, fut d'avis de confirmer la Sentence. M. de Montaud, Compartiteur, étoit d'avis de mettre les Aſſureurs hors de Cour & de procès, *ſauf à l'Aſſuré de ſe pourvoir par avarie, ainſi qu'il verroit bon être.* Le motif de ſon opinion étoit que l'article 46, *h. t.*, ne parlant pas de l'innavigabilité, il ne pouvoit y avoir lieu qu'à la ſeule *action d'avarie.*

Arrêt du 16 Mars 1712, qui confirma la Sentence, avec dépens, & qui décida : 1°. que l'innavigabilité donnoit lieu au délaiſſement, quoique l'article 46 n'en parlât pas d'une maniere explicite. 2°. Que le délaiſſement avoit lieu, quoique le Navire eût pu être radoubé, ſi on eût trouvé les Ouvriers & les matériaux néceſſaires. 3°. Que cette innavigabilité étoit préſumée avoir été cauſée par les tempêtes dont il étoit parlé dans le Conſulat du Capitaine.

Seconde déciſion. Je trouve également dans mes recueils, que l'innavigabilité eſt aux riſques des Aſſureurs, *quoiqu'il ne paroiſſe pas poſitivement qu'elle procede de la mer ;* que c'eſt ainſi que la queſtion fut décidée par Arrêt du 28 Juin 1726, au rapport de M. de Faucon, en faveur de Jourdan & Granet de Toulon, contre les Aſſureurs du Vaiſſeau *le St. Marc*, Capitaine Tourre, déclaré innavigable à la Cannée.

Troiſieme déciſion. Arrêt du 27 Mai 1729, en faveur du ſieur Dieudé, contre ſes Aſſureurs.

Quatrieme déciſion. David & Pierre Mayſtre firent faire des Aſſurances ſur le corps du Vaiſſeau l'*Hirondelle*, Capitaine Antoine Bonnet, de ſortie de Marſeille juſqu'aux Iſles Françoiſes, & de retour à Marſeille. Ce Navire, avant que de mettre à la voile, fut viſité par le Lieutenant de l'Amirauté de Marſeille, qui déclara l'avoir trouvé en bon état de navigation. En Juin 1728, il partit, & n'eſſuya dans ſa route aucune tempête. Le 28 Août ſuivant, il arriva au Cap François. Il fut auſſitôt viſité par le Juge du lieu, & trouvé en bon état. Après trois mois de ſéjour au Cap François, l'Equipage prétendit que le Navire étoit innavigable. Des Experts furent nommés. Ils déclarerent que *la carlingue étoit mangée, que les varangues*

& les genouils de la carlingue étoient entiérement gâtés, ſans pouvoir être mis en état de navigation par un radoub. En conſéquence, le Navire fut déclaré innavigable.

Procès entre les Aſſurés & les Aſſureurs. Sentence du 26 Septembre 1729, qui admit le délaiſſement, & condamna les Aſſureurs au payement des ſommes aſſurées. Arrêt du 16 Juin 1730, au rapport de M. de Roque-Martine, qui confirma cette Sentence. Il fut décidé par-là qu'il ſuffit que lors du départ, le Navire ſoit en bon état de navigation, pour que l'innavigabilité ſurvenue dans le cours du voyage, ſoit à la charge des Aſſureurs, & préſumée fatale, quoique le Navire n'aie eſſuyé ni tempête, ni événement extraordinaire.

Cinquieme déciſion. Abraham Francia, Juif de Bourdeaux, fit aſſurer 80000 liv., de ſortie des Iſles Françoiſes juſqu'à Bourdeaux, avec permiſſion de faire Echelle, moitié ſur le corps, & moitié ſur la cargaiſon du Vaiſſeau *le Roi Salomon.* Il fut dit que le riſque commenceroit à l'égard du Navire, *du jour que le Navire ſeroit arrivé aux Iſles Françoiſes* de l'Amérique, & à l'égard de la cargaiſon, à fur & à meſure de l'embarquement. Le 9 Décembre 1746, ce Navire arriva au Port St. Louis, Côte St. Domingue. Le 18 Juillet 1747, le Capitaine voulant commencer ſon chargement, le Juge du lieu accéda ſur le Navire accompagné de deux Capitaines & de deux Charpentiers, qui déclarerent le Vaiſſeau être en bon état. Peu après, le Capitaine fit paſſer le Navire au Port des Cayes, éloigné de St. Louis d'environ 60 lieues, *où il ſéjourna huit mois*, & où il chargea quelque peu de marchandiſes. On s'apperçut que le Vaiſſeau faiſoit beaucoup d'eau. Un rapport d'Experts, fait le 26 Avril, portoit que le Navire avoit *divers membres pourris*, & qu'il faudroit y faire de grandes réparations. Le 8 Mai ſuivant, nouveau rapport, qui déclara que les ouvrages & les réparations néceſſaires coûteroient plus de 100000 liv. Enfin, le 20 dudit mois, décret qui déclara le Navire innavigable.

Requête de Francia contre ſes Aſſureurs, en payement des ſommes aſſurées. Sentence rendue par notre Amirauté, le 21

Janvier 1751, qui fit droit à cette Requête, avec dépens. Le motif fut, que l'innavigabilité étoit préſumée procéder de fortune de mer, & de la rongeure des vermiſſeaux dont ces parages fourmillent, deſquels il eſt impoſſible de ſe garantir. On oppoſoit que le Capitaine n'auroit pas dû faire un ſi long ſéjour dans un pareil endroit. On répondoit qu'il y avoit été contraint, ſoit par la crainte des Ennemis, ſoit par la difficulté des ventes & des achats.

Cette Sentence fut confirmée pour le proviſoire, par Arrêt rendu dans le mois de Mars ſuivant.

Sixieme déciſion. Le 15 Septembre 1745, le Navire *le St. Marc* étoit à la rade du foſſé du cul-de-ſac Iſle St. Domingue. Avant de prendre charge, il fut fait un rapport, qui déclara le Bâtiment être en bon état; & ſes agrès, bons & ſuffiſans pour faire le voyage. Le 15 Février 1746, le Navire prit à St. Marc un chargement. De-là, il fut au petit Goave, d'où il partit avec un Convoi pour le Cap François. Dans la route il eſſuya quelques mauvais temps; on s'apperçut d'une voie d'eau.

Arrivé au Cap, le Navire fut viſité. Les Experts déclarerent que » depuis le porte lof juſqu'à l'avant du Bâtiment, la mem» brure étoit *pourrie*, ainſi que ſon *franc bord d'avant &* » *d'arriere*, de même que ſept genouils du fond tribord & ba» bord, *avariés & échauffés*, & les *perceintes totalement* » *gatées*. Que tout l'arriere dudit Navire ſous ſa barre d'ar» caſſe *ſe trouvoit hors d'état de ſupporter les cloux, étant très*» *échauffés* &c. ». Décret du Juge du lieu, qui déclara le Navire innavigable.

Le premier Février 1748, Requête du ſieur Peyronel contre ſes Aſſureurs, en abandon du corps, & en payement des ſommes aſſurées.

Les Aſſureurs oppoſoient que l'innavigabilité procédoit du vice propre du Navire; & que depuis le 15 Février juſqu'au 16 Mars, il n'étoit pas poſſible qu'il fût devenu incapable de naviguer, & qu'il eût contracté la *pourriture* dont il étoit parlé dans le rapport.

L'avis fut que le Navire ayant été déclaré être en *bon état*, par le procès-verbal du 15 Septembre 1745, il étoit présumé avoir été navigable ; d'autant mieux que l'innavigabilité avant le départ, est une exception que les Assureurs doivent prouver. Sentence du 16 Mars 1752, rendue à mon rapport, qui condamna les Assureurs au payement des sommes par eux respectivement assurées, sous toutes les déductions de droit.

Septieme décision. En Juillet 1750, la Keche *la Vierge de la Garde* partit de Marseille pour Saphy. Arrivée à Saphy, elle fut obligée de dérader. Elle essuya de mauvais temps. Elle se refugia à Carthagène, où elle fut visitée. On trouva divers *membres pourris* ; elle fut déclarée innavigable.

Requête de Bonfilhon & d'Imbert contre leurs Assureurs sur le corps. Ceux-ci opposerent que le Navire avoit été innavigable dans son principe. Les Assurés répondoient que non, soit parce que les Assureurs ne justifioient pas leur exception, soit parce que le bon état du Navire, lors de son départ, étoit prouvé par divers Certificats. Ils ajoutoient que la pourriture avoit été contractée pendant la route ; qu'il étoit vrai que le Navire étoit *vieux ;* mais que lors de son départ de Marseille, il étoit en état de naviguer.

Sentence du 16 Décembre 1751, rendue à mon rapport, qui condamna les Assureurs. Arrêt du 30 Juin 1753, qui confirma cette Sentence.

Huitieme décision. Le 11 Juillet 1774, le Senaut *la Colombe*, Capitaine Jean-Baptiste-Elzeard Delorme, armé à Marseille, arriva à la Pointe-à-Pitre, Isle de la Guadaloupe. Le 27 du même mois, le Navire ayant été déchargé, le Juge du lieu accompagné du Procureur du Roi, de deux Capitaines, & de deux Charpentiers, visita le Bâtiment. Il déclara qu'il étoit *bon*, bien agréé, & en état de recevoir charge pour Marseille.

Les Intéressés se firent assurer 172506 liv. *sur corps & facultés dudit Senaut*, de sortie des Isles Françoises.

Le Navire reçut son chargement de sortie ; & le 2 Février 1775, il partit de la Pointe-à-Pitre, pour faire son retour à

Marſeille. Le 11 du même mois, il relâcha à la Baſſe-Terre. Le Capitaine fit ſon Conſulat. Il expoſa » qu'étant dans le » canal des Saintes, il s'étoit trouvé avec groſſe mer juſqu'au 5 : » les vents renfonçant toujours, ce qui l'avoit obligé de lou- » voyer ſur le gros Cap de l'Iſle pendant tout ce temps avec » ſes bas ris aux huniers ; que le 6, le vent devenant tou- » jours plus fort, & la mer plus groſſe, ſon Bâtiment étant » toujours au même parage, il s'étoit apperçu que ſon Na- » vire faiſoit beaucoup d'eau, au point qu'il avoit été obligé » de faire toutes les heures pomper ; qu'après avoir examiné » la voie d'eau, on avoit reconnu qu'on ne pouvoit y re- » médier, qu'en relâchant au Port le plus prochain ».

Le chargement fut mis à terre. Le Lieutenant de l'Amirauté de la Baſſe-Terre, le Procureur du Roi & quatre Experts accéderent à bord du Senaut. Ils déclarerent que » ce Navire avoit » une voie d'eau très-conſidérable, & qu'il étoit par conſé- » quent hors d'état de naviguer ; que tous les *bordages de* » *franc bord étoient pourris : paroiſſant que depuis quelques* » *années le Navire n'avoit pas eu de radoub*, & que leſdits » bordages avoient ſouffert depuis *la perceinte en bas* » *du Navire*, *juſqu'à la quille* ; deſorte que pour le mettre » en état de naviguer, *il faudroit faire une dépenſe très-con-* » *ſidérable*, *qui excéderoit la valeur dudit Navire*, & qui » monteroit à 30 ou 40000 liv., ſur-tout eu égard à la » cherté des matériaux & main-d'œuvre dans les Colonies, » & qu'il ſeroit encore *douteux* de parvenir à le rendre navi- » gable ». En conſéquence, il y eut décret qui déclara le Navire innavigable, & qui en ordonna la vente.

Le délaiſſement fut fait aux Aſſureurs. Ils oppoſoient que le riſque aſſuré n'avoit commencé à courir que depuis le 2 Février 1775, jour que le Senaut étoit parti de la Pointe-à-Pitre ; que la voie d'eau manifeſtée peu de temps après, procédoit du vice propre du Navire, lequel *depuis quelques années n'avoit pas eu de radoub*, *& dont tous les bordages de franc bord étoient pourris* &c.

Sentence du 6 Mai 1777, qui condamna les Aſſureurs

ſur corps & facultés au payement des ſommes aſſurées. Arrêt du 18 Juillet 1778, au rapport de M. Pazery de Thorame, qui réforma cette Sentence vis-à-vis des Aſſureurs ſur facultés, mais qui la confirma avec dépens, à l'égard des Aſſurances ſur le corps.

On doit inférer de ces déciſions, que dans le doute, l'innavigabilité eſt préſumée fatale, pourvu toutefois que les rapports de viſite preſcrits par la Déclaration de 1779, aient été faits.

§. 6. Pour qu'il y ait innavigabilité, faut-il que le Navire ne puiſſe être radoubé ?

Targa, *cap.* 60, *pag.* 256, dit que le cas d'innavigabilité arrive, lorſque, *par fortune de mer*, le Navire eſt dans un état à ne pouvoir redevenir navigable.

Le Statut de Gênes, rapporté par Caſaregis, *diſc.* 10, *n.* 8, définit l'innavigabilité, lorſque, par cas fortuit, le Navire eſt réduit *in eum ſtatum, qui providentiâ humanâ, reparari non poſſit.*

Si la réparation eſt trop coûteuſe & trop longue.

On ſe trouve au cas d'innavigabilité, lorſque pour réparer le Navire, il faudroit preſque employer autant de temps & faire autant de dépenſes que pour en conſtruire un nouveau. *Si l'accomodamento è diſaſtroſo, longo, e diſpendioſo, e che habbi più forma di rinovatione che di riparatione à giudicio di periti.* Targa, *cap.* 54, *pag.* 239.

Tel étoit le Navire *le Roi Salomon*, qui fut déclaré innavigable, parce que la réparation auroit coûté plus de 100000 liv. *Suprà* §. 5.

Le Navire *la Victoire*, Capitaine Jean Biquant, agité par la tempête, relâcha à Ste. Croix, Iſle Danoiſe, où étant impoſſible de trouver du bois & des matériaux pour le radouber, il fut déclaré innavigable. Sentence du 22 Janvier 1763, qui condamna les Aſſureurs, contre qui j'écrivois.

En 1774, la Polacre *la Sirenne*, Capitaine le Pelley de St. Malo, fut déclarée innavigable au Cap François, parce qu'on n'y trouvoit point *les courbes indiſpenſables pour aſſujettir les barrots du Navire.*

En la même année, le Vaiſſeau *l'Adelaïde*, Capitaine Louis-Criſpin Maurenq, fut déclaré innavigable à Port-au-Prince,

parce qu'*on ne trouvoit pas ſur les lieux le bois néceſſaire ; & que l'endroit n'étoit du tout point propre à pouvoir remettre le Vaiſſeau en état de naviguer.*

Si le Capitaine n'a ni argent, ni crédit.

Si l'innavigabilité n'eſt prononcée que parce que le Capitaine n'a ni argent, ni crédit, ni autres moyens pour réparer ſon Navire, qui étoit réparable en lui-même, on peut, ſuivant les circonſtances, conſidérer ce cas comme une fortune de mer, qui a fait aborder le Navire en un lieu, où le Capitaine s'eſt trouvé ſans reſſource. Valin, *art.* 46, *h. t.*, *pag.* 97, Pothier, *n.* 120.

§. 7. Navire qui malgré l'innavigabilité prononcée, continue de naviguer.

Le Vaiſſeau *la Vierge de Bon Rencontre*, Capitaine Icard, partit du Cap François. Le mauvais temps l'obligea à relâcher à la Martinique, où il fut déclaré innavigable, *attendu la trop grande dépenſe qu'il auroit fallu faire pour le radouber.* Il fut vendu à Dominique Pauquet, qui eut l'art de le réparer ; il l'envoya à Marſeille ſous le nom du *Conquérant*, & le fit partir pour Cayenne, d'où ce Navire revint à Marſeille ſain & ſauf.

Nonobſtant ces circonſtances, l'abandon fait aux Aſſureurs fut adopté par Sentence du 27 Mars 1767, qui les condamna à payer les ſommes aſſurées.

Le décret qui avoit prononcé l'innavigabilité de ce Navire, n'étoit pas attaqué, & ne pouvoit l'être, attendu que les choſes n'étoient plus en leur premier état. Il étoit très-poſſible que l'excès de dépenſe que le radoub eût néceſſité à l'époque de ce décret, eût été modifié par les occurrences poſtérieures. Il étoit encore poſſible que Pauquet, qui entendoit l'art de la conſtruction, eût donné, par ſon induſtrie particuliere, une nouvelle naiſſance au Navire.

Autre déciſion. La Corvette *Nôtre-Dame de Bon Rencontre*, après avoir eſſuyé de mauvais temps & fait jet, arriva à Gênes. Un rapport d'Experts déclara » qu'elle étoit extrêmement *endommagée*, *ayant les membres de dedans preſque tous* » *pourris*, *& ſi fort gâtés*, *que quand même on voudroit y* » *faire une doublure*, *les cloux n'y pourroient pas tenir*, &

ne

» ne pourroit ſortir du Port ſans un péril évident, n'étant » pas poſſible qu'elle puiſſe tenir la mer, faiſant ſans ceſſe une » prodigieuſe quantité d'eau, qui oblige à donner continuel- » lement à la pompe ».

En conſéquence de ce rapport, la Corvette fut déclarée innavigable par décret du Conſul François.

Le ſieur Martichou Aſſuré, fit abandon du Navire à ſes Aſſureurs. Il fut enſuite paſſé un accord, par lequel il fut convenu que Martichou demeureroit chargé de la Corvette en l'état qu'elle étoit, pour en diſpoſer à ſa volonté, nonobſtant l'abandon déja fait, moyennant 48 pour 100 que les Aſſureurs lui payerent ſur les ſommes par eux aſſurées. Martichou envoya à Gênes le Capitaine Laurens Gueyrouard, lequel conduiſit la Corvette avec ſon ſeul leſt à Marſeille, où elle fut dépécée.

Requête & Lettres de reſciſion de la part des Aſſureurs, ſur le fondement 1°. que l'innavigabilité, ſi elle avoit été véritable, procédoit de la vétuſté du Navire. 2°. Que cette innavigabilité étoit une idée vaine, puiſque le Navire étoit retourné à Marſeille. 3°. Que le rapport des Experts leur avoit été caché.

L'avis fut 1°. que peu importoit que le Navire fût arrivé à Marſeille, dès qu'il y étoit venu avec ſon ſeul leſt, ſans avoir pu recevoir aucune cargaiſon. Quand on parle d'un Navire navigable, on entend un Navire qui puiſſe naviguer avec un chargement; au lieu que la Corvette fut traînée à Marſeille pour y être dépécée. Le Capitaine Gueyrouard avoit ordre de la faire échouer à la premiere rade, ſi elle n'eût pu tenir la mer. 2°. Que ſi les Aſſureurs n'avoient pas ſigné l'accord dont il s'agit, on les admettroit à prouver que le vice du Navire exiſtoit lors du départ de Marſeille; mais qu'ayant ſigné le ſuſdit accord, dans lequel il étoit dit qu'ils étoient *inſtruits de l'innavigabilité*, ils étoient non recevables à exciper d'aucune erreur de fait. Sentence du 22 Juin 1750, qui, ſans s'arrêter aux Lettres de reſciſion, débouta les Aſſureurs de leur Requête.

§. 8. Navire qui revient sur ses pas, par la crainte de devenir innavigable.

Le Capitaine Jerôme Petit, commandant le Vaisseau *le St. Louis*, partit de Marseille le 30 Mai 1752, pour aller à la Martinique. Il essuya diverses tempêtes. Un coup de vent le démâta de ses deux mâts de hune, & l'obligea de relâcher à Carthagêne, où il arriva le 4 Juillet suivant. Le Consul François ordonna une visite par Experts, qui déclarerent que le Vaisseau étoit en état de continuer son voyage, *en pompant environ une heure par quart.*

Le 9 Octobre d'après, le Navire mit à la voile de Carthagêne. Le 15, il débouqua le détroit. Le 26, il essuya divers gros coups de mer, qui augmenterent la voie d'eau. L'Equipage engagea le Capitaine à retourner sur ses pas. Le 9 Novembre, on arriva à Gibraltar, où après que le Navire eut été visité, le Tribunal de la Vice-Amirauté rendit un décret en ces termes. » La Cour est d'*opinion* que » ledit Vaisseau n'est pas en état à présent de poursuivre le voyage » à la Martinique *jusques à ce qu'il soit réparé ;* mais qu'il est » en état de poursuivre, *en cotoyant*, son voyage à Marseille, » en cas que ledit Capitaine Petit le trouve conforme aux » *ordres* ou *intentions* des Armateurs ».

Enfin, après un voyage de sept mois & douze jours, le Navire revint à Marseille. Les sieurs Delisle & Compagnie, & les sieurs Eon freres Picot & Bouffier présenterent Requête contre leurs Assureurs en abandon & en payement des sommes assurées, sur le fondement que le Navire étoit revenu à Marseille, par la crainte de devenir tout-à-fait innavigable & de faire naufrage.

Les Assureurs qui étoient francs d'avarie, répondoient que l'innavigabilité n'avoit pas été prononcée par les Juges de Gibraltar, & que la crainte du sinistre, n'est pas le sinistre même.

Sentence du 27 Avril 1754, qui débouta les Assurés de leur Requête, attendu que c'est ici une matiere de droit étroit, où il n'est pas permis d'argumenter d'un cas à l'autre.

§. 9. Innavigabilité doit avoir été prononcée.

Le sieur Faure de Bourdeaux, se fit assurer à Marseille 40000 liv., un quart sur le corps, & trois quarts sur la car-

gaiſon du Vaiſſeau *le St. Louis de Breſt*, Capitaine Joſeph Lartigues, de ſortie des Iſles Françoiſes juſqu'à Bourdeaux, *franc d'avarie*, moyennant la prime de 40 pour 100, compenſable en cas de perte.

Ce Navire pendant ſa route eſſuya de mauvais temps. Partie de ſes mâts furent coupés. Il fut fait jet. Il s'ouvrit une voie d'eau. En cet état, il relâcha à Rochefort, où le Capitaine fit ſon Conſulat, & proteſta des *avaries*. Des Experts furent nommés pour viſiter le Bâtiment, & déclarerent que pour le radouber il en coûteroit 14500 liv.

Le ſieur Faure fit *abandon* du corps aux Aſſureurs de Marſeille, & préſenta contr'eux une Requête en payement des ſommes aſſurées. Dans le même temps, il pourſuivoit le payement de *l'avarie* contre ſes Aſſureurs de Bourdeaux.

Les Aſſureurs de Marſeille préſenterent Requête en payement de la prime.

Sentence rendue par notre Amirauté, le 7 Juillet 1758, qui débouta le ſieur Faure de ſa Requête principale en délaiſſement, & le condamna à payer la prime.

Le motif de cette Sentence fut, 1°. que le Navire n'avoit pas été déclaré innavigable par l'Amirauté de Rochefort. 2°. Que ce Navire ne pouvoit pas être navigable pour les Aſſureurs de Bourdeaux, & innavigable pour ceux de Marſeille : vivant & mort en même temps. Les Aſſureurs de Bourdeaux n'étoient pas francs d'avarie; voilà pourquoi on les fit condamner au payement de l'avarie, qui fut réglée à 25 pour 100. Les Aſſureurs de Marſeille étoient francs d'avarie; voilà pourquoi on leur faiſoit abandon, ſous prétexte d'innavigabilité.

Depuis la Déclaration du 17 Août 1779, ce point eſt encore moins ſuſceptible de difficulté. » Dans le cas, dit l'ar» ticle 4, où le Navire, par fortune de mer, auroit été mis » hors d'état de continuer ſa navigation, & *auroit été con*» *damné en conſéquence*, *les Aſſurés pourront faire délaiſſe*» *ment* à leurs Aſſureurs du corps ». Il faut donc que le Na-

vire ait été *condamné*, & que l'innavigabilité ait été prononcée par le Juge.

§. 10. Innavigabilité du Navire donne-t-elle lieu au délaiſſement des facultés?

On a vu ci-deſſus que nos Auteurs comparent l'innavigabilité au naufrage. De-là, on concluoit parmi nous, que l'innavigabilité du Navire donnoit lieu au délaiſſement, non ſeulement du corps, mais encore des facultés, même dans le cas où les marchandiſes verſées dans un autre Vaiſſeau, parvenoient dans le lieu de leur deſtination. Telle étoit notre Juriſprudence. Elle avoit pour baſe l'uſage où nos Aſſureurs ſont de ſtipuler la clauſe *franc d'avarie*, à laquelle on donnoit la plus grande étendue. On croyoit qu'en cas d'innavigabilité, les Aſſureurs ſur facultés devoient être ou déchargés de toute garantie, ou ſoumis à l'action indéfinie d'abandon. On ne conſidéroit pas qu'il étoit au pouvoir des Parties de modifier la clauſe *franc d'avarie*. On ne voyoit pas que le Texte de l'Ordonnance & les vrais principes, s'élevoient contre cette Juriſprudence, de laquelle on abuſoit de la maniere la plus intolérable. Par le moyen d'une innavigabilité, très-ſouvent officieuſe, on convertiſſoit la valeur numéraire de la monnoie des Iſles, en monnoie effective de France; on groſſiſſoit d'un tiers ſon capital, & on avoit le ſecret de s'enrichir aux dépens des Aſſureurs.

Le Vaiſſeau l'*Adélaïde*, Capitaine Maurenq, parti de Port-au-Prince, eſſuya une violente tempête. Il relâcha au Fayal, une des Iſles Açores, où il fut déclaré innavigable. Les marchandiſes débarquées à terre furent tranſportées par un autre Vaiſſeau, à Marſeille, lieu de leur deſtination. Les Aſſurances ſur facultés ſe montoient à la ſomme de 190450 liv. Le délaiſſement fut fait aux Aſſureurs, qui étoient au nombre de cent cinquante. Cent quarante-neuf payerent les ſommes par eux aſſurées ſur les facultés. Le ſieur Mathieu Hermitte, Aſſureur de 3000 liv. ſur une pacotille des ſieurs Reynoard & Caſtellan, Négocians à Marſeille, fut le ſeul réfractaire. Il fut condamné par Sentence du 30 Juin 1775, à payer la ſomme aſſurée.

En cauſe d'appel, il ſoutint que les facultés aſſurées étant parvenues à Marſeille, le délaiſſement ne devoit pas avoir lieu. Il offrit de payer le dommage réel que la pacotille avoit ſouffert; & il s'éleva avec force contre la Juriſprudence qu'on lui oppoſoit. M. Hermitte, jeune Avocat (*), dreſſa à ce ſujet un excellent Mémoire pour ſon pere. Arrêt du 17 Mai 1776, rendu au rapport de M. de la Boulie, qui réforma la Sentence.

Le Barreau d'Aix, préoccupé de l'ancien uſage, crut qu'il étoit permis d'agiter de nouveau la queſtion. Le cas ne tarda pas à ſe préſenter.

Le ſieur Gautier avoit chargé au Cap François, dans le Vaiſſeau *les deux Amis*, Capitaine Rouden, 34 barriques ſucre, dont la facture ſe montoit à 21535 liv. 10 ſols, argent des Iſles, c'eſt-à-dire à 14350 liv. 6 ſols 8 den., argent de France. Le Navire, aſſailli par la tempête, relâcha à la Martinique, où il fut déclaré innavigable. Les 34 barriques du ſieur Gautier verſées dans deux autres Navires, arriverent à Marſeille, lieu de leur deſtination. Le ſieur Gautier fit délaiſſement à ſes Aſſureurs, qui, par Sentence de notre Amirauté, furent condamnés à payer les ſommes aſſurées.

Arrêt du 16 Juillet 1777, qui, réformant la Sentence, mit les Aſſureurs (pour qui j'avois dreſſé une Conſultation en cauſe d'appel) hors de Cour & de procès, & condamna le ſieur Gautier aux dépens.

J'ai cité ci-deſſus, §. 5, l'Arrêt rendu le 18 Juillet 1778, contre les Aſſureurs *ſur le corps* du Senaut *la Colombe*, Capitaine Delourme, déclaré innavigable à la Guadaloupe; les marchandiſes étoient parvenues à Marſeille, lieu de leur deſtination. Le délaiſſement en avoit été fait aux Aſſureurs pour leſquels j'écrivois. Le Lieutenant de Marſeille les avoit con-

(*) Il fut reçu Avocat-Général en la Cour des Comptes, Aydes & Finances de Provence. Il avoit des talens diſtingués. Une mort prématurée nous l'a ravi en 1781. *Pulvis & umbra ſumus!*

damnés à payer les ſommes aſſurées ſur facultés ; mais la Sentence fut réformée à cet égard.

Cette nouvelle Juriſprudence a été adoptée & expliquée par les articles de la Déclaration du 17 Août 1779, *ci-deſſus rapportés*, §. 1.

SECTION XXXIX.

Obſervations générales au ſujet des Avaries.

§. 1. Définition des avaries.

» *Toute dépenſe extraordinaire* qui ſe fera pour les Navires » & marchandiſes, conjointement ou ſéparément, & *tout dom-* » *mage* qui leur arrivera depuis leur charge & départ, juſ- » ques à leur retour & décharge, ſeront réputés avaries ». *Art.* 1, *tit. des Avaries.*

Peu importe que le dommage ſoit arrivé par cas fortuit, ou par la faute du Capitaine & des Mariniers, ou même par le vice propre de la choſe : ce n'eſt pas moins *avarie*, en prenant le mot dans le ſens générique. (Guidon de la Mer, *ch.* 5.)

Mais vis-à-vis des Aſſureurs & des Donneurs à la groſſe, on ne conſidere d'autres avaries, que celles qui procedent du cas fortuit.

Le Statut de Gênes définit l'avarie : *tout dommage fortuit* qui arrive à la marchandiſe ou au Navire. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 15. Scaccia, *de commercio*, §. 2, *gl.* 5, *n.* 58, *pag.* 340.

» L'avaria é damno, quale ô per tormenta di mare, ô » per altro accidente fatale ha origine, e occorre ô in la » nave, ô in le merci in quella exiſtenti, e in l'una, e » l'altre anchora ». Targa, *ch.* 60, *pag.* 255.

» On appelle *avarie*, dont les Aſſureurs ſont tenus, tous » les dommages cauſés *par quelque accident de force majeure* » aux choſes aſſurées, quoiqu'il n'ait pas cauſé la perte totale ; » & toutes les dépenſes extraordinaires auxquelles *quelque ac-*

» *cident de force majeure* a donné lieu, par rapport aux choſes » aſſurées ». Pothier, *des Aſſurances*, *n.* 115.

§. 2. Diſtinction des avaries en *ſimples* & en *communes*.

Notre Ordonnance diſtingue les avaries en avaries *ſimples & particulieres*, & en avaries *groſſes & communes*.

» Les dépenſes extraordinaires pour le Bâtiment ſeul, ou » pour les marchandiſes ſeulement, & le dommage qui leur » arrive en particulier, ſont *avaries ſimples & particulieres* ». Art. 2, *tit. des Avaries.*

On les appelle *ſimples*, parce qu'elles tombent ſimplement & uniquement ſur la choſe qui les a ſouffertes. L'Ordonnance ajoute le mot *& particulieres*, afin d'écarter toute idée de contribution, & pour faire ſentir que le dommage arrivé par pur cas fortuit, eſt à la charge *particuliere* du Propriétaire de la choſe, ou de l'Aſſureur, qui s'eſt rendu reſponſable de l'événement.

» Les dépenſes extraordinaires faites, & le dommage ſouf- » fert *pour le bien & ſalut commun* des marchandiſes & du » Vaiſſeau, ſont *avaries groſſes & communes* ». Art. 2, *tit. des Avaries.*

On les appelle *communes*, parce qu'elles ſont ſupportées en commun, tant par la choſe qui a ſouffert le dommage, que par celles qui ont été conſervées par le moyen du dommage volontairement fait. (Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 1.) On les appelle *groſſes* par oppoſition aux avaries ſimples, & parce qu'elles doivent être payées par le *gros* ou univerſalité du Navire & de la cargaiſon.

§. 3. Diſtinction des avaries ſuivant l'uſage de divers Pays.

En certains Pays, on diſtingue les avaries, en avaries *communes* & en avaries *groſſes*.

On appelle *avarie commune*, les frais de pilotage, d'ancrage, de convoi, & autres ſemblables, pourvu qu'ils n'excedent pas ſix florins. Ces frais ſont à la charge de la marchandiſe, & non à celle du Navire. Lubeck, *cap.* 1, *n.* 6. Weytſen & ſes Gloſateurs, §. 4 & 5. Kuricke, *tit.* 8, *pag.* 769. Loccenius, *lib.* 2, *tit.* 8, *n.* 3. Vinnius, *ſur la Loi* 1, ff. *ad Leg. Rhod.*, *pag.* 193. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 17. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 11.

On appelle *avarie groſſe* les pertes & les dépenſes faites pour éviter un péril. Le Navire & la cargaiſon y contribuent. (*Dicti Doctores.*)

Kuricke & Lubeck aux endroits cités, diſtinguent les avaries, en avarie *proprement dite*, & en avarie *improprement dite.* L'avarie proprement dite eſt celle qui a pour objet le ſalut commun. L'avarie improprement dite conſiſte aux droits de Pilotage, Ancrage, Convoi, Péage &c.

Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 13, fait une autre diſtinction. Il dit que l'*avarie impropre* eſt le chapeau & autres bénéfices du Capitaine; que le dommage arrivé par ſimple cas fortuit, eſt une avarie encore plus impropre; que l'avarie propre eſt ou commune ou groſſe. La *commune* eſt ce qui ſe paye pour pilotage &c. La *groſſe* eſt le jet pour le ſalut commun.

Targa, *ch.* 60, *pag.* 235, diſtingue l'avarie en ordinaire & en extraordinaire. L'*ordinaire* eſt le chapeau du Capitaine, & autres dépenſes. L'*extraordinaire* eſt ou purement fatale, ou purement volontaire, ou mixte.

La *fatale* eſt tout accident qui arrive par pur cas fortuit, & par pure fortune de mer, tels que les mâts rompus, les dommages arrivés aux marchandiſes par voie d'eau &c.

La purement *volontaire*, eſt lorſque divers Navires allant en un même endroit, conviennent enſemble de ne charger que ſur le pied d'un tel nolis, ou de n'acheter telles marchandiſes qu'à tel prix, & de ſe partager enſuite le tout au prorata, moyennant un certain bénéfice que l'on accorde à l'un ou à pluſieurs deſdits Navires, pour les faire conſentir à cet accord. C'eſt ce qu'on appelle *avarie des Indes*, laquelle eſt un vrai monopole.

Enfin, l'avarie *mixte* qui participe du cas fortuit & de la volonté, eſt la perte qu'on ſe détermine de ſouffrir, pour éviter la priſe ou le naufrage. (C'eſt l'avarie *groſſe.*)

Il eſt néceſſaire de connoître ces diverſes diſtinctions, pour entendre la doctrine des Auteurs qui s'en ſervent; il n'y a de différence que dans les paroles : la choſe eſt la même par-tout.

Les

§. 4. Etymologie.

Les Docteurs que je viens de citer, ont tâché de découvrir l'étymologie du mot *avarie*. Ce point n'a pas encore été éclairci, & peut-être il ne le ſera jamais. (*Vid.* Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 4.

Le mot *avarie* eſt uſité dans toutes les Places de Commerce. On lui donne pluſieurs ſignifications, & l'on s'en ſert pour exprimer divers objets : tantôt c'eſt le dommage ſouffert, tantôt c'eſt le payement d'un droit, tantôt c'eſt la contribution d'une dépenſe commune &c.

Germinamento.

L'obligation de contribuer indéfiniment à la perte commune, s'appelle en Italie *germinamento*, c'eſt-à-dire, mettre en commun & en blot le Vaiſſeau & la marchandiſe, *tanquàm in unum germen.* Le dommage ſe prend alors ſur le total, comme ſi le total appartenoit à un ſeul. Targa, *cap.* 76, *pag.* 316. Conſulat, *ch.* 192. Daix, *ſur le Statut de Marſeille*, *lib.* 4, *cap.* 30, *pag.* 480.

§. 5. Tout dommage arrivé par pure fortune de mer, eſt avarie ſimple.

La Loi 2, §. 1, ff. *de Leg. Rhod. de jact.*, décide que ſi, par fortune de mer, le Navire reçoit un dommage dans le corps ou dans ſes agrès, les marchandiſes n'y contribueront point : *Si conſervatis mercibus, deterior facta ſit navis, aut quid exarmaverit, nulla facienda eſt collatio;* parce qu'il en eſt du Navire, comme de tout autre inſtrument dont un Ouvrier ſe ſert pour travailler de ſon métier : *Quia* (*ſimilis*) *earum rerum cauſa ſit, quæ navis gratiâ parentur, & earum pro quibus mercedem aliquis acceperit.* (*Nota.* Dans le texte on lit *diſſimilis*, mais c'eſt une faute. *Cujas.*)

Car, ajoute cette Loi, ſi l'Ouvrier en faiſant l'ouvrage qui lui a été commandé, rompt ſon marteau ou ſon enclume, il n'aura à ce ſujet aucune indemnité à prétendre. *Nam ſi faber incudem, vel malleum fregerit, non imputaretur ei qui locaverit opus.* La Loi 6, ff. *eod.*, renferme la même déciſion.

Le Conſulat, *ch.* 63, dit que ſi par la force de la tempête, le Navire contracte une voie d'eau qui gâte la marchandiſe, c'eſt une avarie ſimple, à la charge de la choſe endommagée : *Perché a impedimento di dio, ne di mare, ne*

di vento, ne di ſignoria, neſſuno può niente dire, ni contraſtare. Voyez encore les Chapitres 193 & 194 du Conſulat.

» Si *par fortune de temps*, on fait perte de cables, ancres, » voiles, mâts, cordages du Navire, le Marchand n'y eſt » contribuable ; mais tout ce dommage tombe ſur le Bour- » geois de la nef ». Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 20.

On trouve la même déciſion dans la nouvelle Ordonnance de la Hanſe Teutonique, *tit.* 8, *art.* 2 ; *ibiq.* Kuricke, *pag.* 773, & dans l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 12.

Le langage des Docteurs eſt unanime là-deſſus. Targa, *ch.* 60, *pag.* 259. Rote de Gênes, *pag.* 205. Weytſen & ſes Gloſateurs, §. 7. Roccus, *de navib.*, *not.* 59. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 1 ; *diſc.* 121, *n.* 3. Cleirac, *ſur les Jugemens d'Oleron*, *art.* 9, *n.* 5, *pag.* 50.

§. 6. Toute dépenſe faite, & tout dommage ſouffert *pour le ſalut commun*, ſont avarie groſſe.

La Loi Rhodienne veut que chacun contribue à ce qui a été donné pour le ſalut commun. *Omnium contributione ſarciatur, quod pro omnibus datum eſt.* L. 1, ff. *de Leg. Rhod. de jact.*

La Loi 2, §. 1, ff. *eod.*, décide que le dommage ſouffert volontairement par la crainte du danger où l'on ſe trouve, doit être réparé par le moyen de la contribution des effets qui ont été ſauvés. *Si voluntate vectorem (vel) propter aliquem metum, id detrimentum factum ſit, hoc ipſum ſarciri oportet.*

Cujas obſerve que le mot *vel* eſt de trop. On doit lire : *ſi voluntate vectorum propter aliquem metum.* En effet, pour que l'avarie ſoit groſſe & commune, il ne ſuffit pas qu'on ait fait jet, il faut qu'on y ait été forcé par la crainte de périr.

L'équité veut qu'en pareil cas, ceux dont les effets ont été conſervés par la perte des marchandiſes des autres, contribuent à ce dommage. *Æquiſſimum enim eſt, commune detrimentum fieri eorum qui propter amiſſas res aliorum, conſecuti ſunt ut merces ſuas ſalvas habuerunt ; d. Lege.*

Ce qui eſt donné aux Pirates pour ſe délivrer de leur violence, doit être payé par contribution. *Si navis à Pi-*

ratis redempta sit, omnes conferre debent; d. Lege 2, §. 3.

Il y a lieu à la contribution, si pour éviter le naufrage, on a coupé le mât, ou jetté d'autres agrès à la mer. *Si arbor, vel aliud navis instrumentum, removendi communis periculi causâ dejectum est, contributio debetur.* L. 3, ff. *eod.*

Arbore cæsâ, ut navis cum mercibus liberari possit, æquitas contributionis habebit locum. L. 5, §. 1, ff. *eod.*

Le Statut de Marseille, *liv.* 4, *ch.* 30, *pag.* 479, renferme les mêmes dispositions.

Enfin, l'Ordonnance, en l'endroit ci-dessus cité, dit que » les dépenses extraordinaires faites, & le dommage souffert » *pour le bien & salut commun des marchandises & du Vaisseau, sont avaries grosses & communes* ».

Il résulte de ces divers Textes, 1°. que la dépense faite & le dommage souffert, ne sont avaries grosses, que dans le cas où ils ont été operés volontairement pour le salut commun. Il faut que le *fait de l'homme* ait concouru avec le cas fortuit; il faut qu'il y ait volonté forcée. *Volonta violentata dal' accidente del pericolo.* Targa, *cap.* 58. Casaregis, *disc.* 121, *n.* 2.

2°. Il faut qu'il ait été question d'éviter un péril imminent. *Periculi imminentis evitandi causâ.* Statut de Marseille. Cujas, *lib.* 2, *Sentent. Julii Pauli, tit.* 7 *ad Leg. Rhod.* Casaregis, *disc.* 121, *n.* 18. Cleirac, *d. loco, n.* 4.

Medici, graviores morbos asperis remediis curant, & gubernator, ubi naufragium timet, jacturâ, quidquid servari potest, redimit. Quinte-Curse, *liv.* 5, *cap.* 9.

Une terreur panique n'excuseroit pas le Capitaine qui auroit fait jet, sans y être forcé par un danger réel. Peckius & Vinnius, *ad Leg.* 2, ff. *de Leg. Rhod.* Weytsen & Gl., §. 9. Targa, *cap.* 59, *n.* 7. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 7, *n.* 2. Casaregis, *disc.* 121, *n.* 26. Cependant la prudence ne permet pas d'attendre la derniere extrêmité : *Hæc tamen necessitas non ad ultimum gradum est restringenda.* Lubeck, *de avariis, cap.* 3, *n.* 3. Targa, *cap.* 59, *n.* 7.

§. 7. Dommage causé par la faute du Maître ou de l'Equipage.

Le Consulat, *ch.* 61 *& suivans*, décide que les dommages arrivés à la marchandise par la faute du Capitaine, sont avaries simples, qui restent pour son compte, & dont le Navire répond envers les Chargeurs. On trouve une pareille décision dans les Jugemens d'Oleron, *art.* 10 *&* 11, & dans l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 22, 23 *&* 36.

La même décision a été renouvellée par l'Ordonnance de la Marine, *tit. des avaries*, *art.* 4. » Le dommage arrivé aux » marchandises par la faute du Maître ou de l'Equipage, ou » pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles, amarré le Vais- » seau, fourni de bons guindages & cordages, ou autrement, » est avarie simple qui retombera sur le Maître, le Navire & » le Fret ». *Ibiq.* Valin.

Straccha, *de navib.*, *part.* 3. Kuricke, *ad jus hanſ.*, *tit.* 3, *art.* 18 *&* 19; *tit.* 8, *art.* 4; *& tit.* 9, *art.* 2, *pag.* 722, 725, 788 *&* 796. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 14, *pag.* 1005. Weytsen & Gl., §. 7. Peckius & Vinnius, *ad Leg.* 2, §. 7, ff. *de Leg. Rhod.*, *pag.* 236. Lubeck, *cap.* 3, *n.* 4; *cap.* 5, *n.* 5; *& aux Annotations*, *pag.* 113. Casaregis, *disc.* 46. Cleirac, *pag.* 53, 55, 253 & 256.

§. 8. Dommage arrivé par le vice propre de la chose.

» Les dommages arrivés aux marchandises par *leur vice* » *propre*, sont avaries simples pour le compte des Propriétaires ». *Art.* 5, *tit. des avaries.* (*Vide suprà sect.* 9, où j'ai parlé du vice propre de la chose.)

§. 9. Différence entre avarie proprement dite, & sinistre majeur.

L'article 46, *tit. des Assurances*, distingue les avaries proprement dites, d'avec les sinistres maritimes majeurs. Après avoir dit que : » ne pourra le délaissement être fait qu'en cas » de *prise*, *naufrage*, *bris*, *échouement*, *arrêt de Prince*, ou » *perte entiere* des effets assurés; (il ajoute) & *tous autres* » *dommages ne seront réputés qu'avaries* ».

D'où l'on doit conclurre, que l'action propre d'avarie concerne spécialement les sinistres mineurs, qui causent un simple dommage à la chose assurée; mais qu'il faut se diriger par d'autres regles, lorsqu'il s'agit de prise, de naufrage, d'échouement, d'arrêt de Prince, ou d'innavigabilité. Ce sont-là

des ſiniſtres majeurs qui, tendant par eux-mêmes à occaſionner la perte entiere de la choſe, (quoiqu'ils ne l'occaſionnent pas toujours) doivent être régis par d'autres principes.

Cette diſtinction, qui réſulte de divers articles de l'Ordonnance, donnera un grand jour pour expliquer notre clauſe *franc d'avaries*, dont je parlerai en la Section 45.

SECTION XL.

Obſervations générales ſur le jet.

§. 1. Cas où il eſt permis de faire jet.

Par les textes cités dans la Section précédente, §. 6, on voit qu'il n'eſt permis au Capitaine de faire jet, que lorſque la néceſſité l'oblige à recourir à ce remede extrême : *removendi communis periculi causâ*, dit la Loi 3, ff. *de leg. Rhod. Periculi imminentis evitandi causâ*, dit le Statut de Marſeille. Et ſuivant l'Ordonnance, *tit. du jet, art.* 1, on ne doit faire jet que quand on y eſt *obligé par tempête, ou par chaſſe d'ennemis ou de Pirates.*

§. 2. Deux ſortes de jet.

On diſtingue deux ſortes de jet, *le régulier*, & *l'irrégulier*. Targa, *cap.* 58. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 28, *& ſur le Chapitre* 281 *du Conſulat.*

Jet *régulier.*

Le jet *régulier* eſt celui qui ſe fait, non dans le moment même qu'on va périr, mais bien pour prévenir le danger qui s'approche. Quelque peu de temps, reſte encore pour délibérer ſi l'on fera jet, comment, & de quoi. On prend l'avis des Marchands & de l'Equipage. Tout s'opere avec ordre & ſans confuſion.

Jet *irrégulier.*

Le jet *irrégulier* eſt celui qui ſe fait dans l'inſtant même du danger. Les formalités & les diſcours ſont hors de ſaiſon. On va périr. Tout moyen de ſalut eſt légitime. *Omnis honneſta ratio expediundæ ſalutis.* Chacun jete ce qui ſe préſente ſous la main : *ogn' un getta ciò che li vienne alle mani ; che perciò è incapace di regola.* Targa.

Cet Auteur obſerve que pendant ſoixante ans qu'il a été

Magiſtrat du Conſulat de la Mer à Gênes, il n'a vu que quatre ou cinq exemples de jet *régulier*, leſquels furent ſuſpects de fraude, par cela ſeul que les formalités avoient trop bien été obſervées.

Le jet eſt préſumé *irrégulier.*

Voilà pourquoi le jet eſt toujours préſumé avoir été de la claſſe des jets *irréguliers.* (Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 31).

Il eſt préſumé fatal.

Il eſt mis au nombre des cas fortuits : *ſi connumera fra li fatali è forzoſi.* La volonté de celui qui jete, eſt néceſſitée par le danger. *È una volonta violentata dell' accidente del pericolo.* Targa, *ch.* 58 & 59.

Mercium jactus ſemper novercali maris fortunæ imputatur, dit Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 56.

Mais comme c'eſt ici une ſuite de la tempête ou des pourſuites de l'ennemi, il faut qu'au premier Port où le Navire abordera, le Maître y déclare *la cauſe pour laquelle il aura fait jet. Vid. infrà* §. 6.

Le jet irrégulier eſt un *demi-naufrage.*

Le Conſulat de la Mer, *ch.* 281, décide que le jet irrégulier eſt une eſpece de naufrage, ou du moins qu'il approche beaucoup plus du naufrage que du jet. *Si debbe giudicare quaſi per ſimile di naufragio; è più per ſimile di naufragio, che di gietto.*

Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 28 & 30; *diſc.* 47, *n.* 3; *diſc.* 65, *n.* 4; & Targa, *cap.* 58 & 59, l'appellent un demi-naufrage. *Semi-naufragium.*

§. 3. Délibération des Marchands, & des gens de l'équipage.

La Loi 2, §. 1, ff. *de Leg. Rhod.*, paroît exiger une eſpece de délibération de la part des Marchands. Chargeurs qui ſont dans le Navire. *Si voluntate vectorum*, dit-elle, *propter aliquem metum, id detrimentum factum ſit, &c.*

Voici la diſpoſition du Conſulat de la mer, chapitre 97. » Lorſque le Patron ſe trouvera dans la néceſſité de faire jet, » il doit dire aux Marchands, en préſence de l'Equipage : *Meſ-* » *ſieurs, nous ſommes en grand danger de nous perdre. Le* » *ſeul parti qu'il y ait à prendre pour ſauver nos perſonnes,* » *le Navire & partie du chargement, c'eſt de faire jet.* Si les » Marchands, ou le plus grand nombre des Marchands Char- » geurs conſentent à faire jet, on peut le faire ».

La même regle eſt preſcrite par les Jugemens d'Oleron, *ch.* 8 & 9 ; par le Droit hanſeatique, *tit.* 8, *art.* 2 ; par l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 20 & 38 ; par le Statut de Marſeille, *lib.* 4, *cap.* 30 ; & par divers autres anciens Réglemens. Weytſen & Gloſ., §. 9 & 26. Lubeck, *cap.* 3. Vinnius, *ad L.* 2, ff. *de Lege Rhodia*, *pag.* 195. Kuricke, *pag.* 770. Roccus, *de navib.*, *not.* 96. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 26 & 28. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 15.

Enfin, l'Ordonnance de la Marine, *tit. du jet*, *art.* 1, veut que » ſi par tempête ou par chaſſe d'ennemis ou de Pi- » rates, le Maître ſe croit obligé de jeter en mer partie » de ſon chargement, de couper ou forcer ſes mâts, ou d'a- » bandonner ſes ancres, *il en prenne l'avis des Marchands*, » *& des principaux de l'Equipage* ».

S'il y a diverſité d'avis.

Si les Marchands Chargeurs refuſoient de conſentir au jet, » le Maître ne doit pas laiſſer que de jeter tant qu'il verra » que bien ſoit : jurant lui & le tiers des Compagnons ſur les » Saints Evangiles, qu'ils ont jeté pour ſauver leurs corps, » & la nef, & les autres denrées qui encore y ſont ». Jugemens d'Oleron, *art.* 8. *Ibiq.* Cleirac.

Cet article des Jugemens d'Oleron fut adopté par l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 20 & 38, & par divers autres Réglemens. Weytſen & Gloſ., §. 26. Vinnius & Kuricke *aux endroits cités*. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 7, *n.* 3, *pag.* 996. Caſaregis, *diſc.* 19.

L'Ordonnance, *tit. du jet*, *art.* 2, dit que » s'il y a diver- » ſité d'avis, celui du Maître & de l'Equipage ſera ſuivi ».

Quels ſont ceux de l'Equipage, dont l'avis doit être pris ?

Le Réglement de Danemarck cité par Lubeck, *cap.* 3, *n.* 3, veut que le Capitaine prenne l'avis de la majeure & meilleure partie de l'Equipage : *majoris ac melioris nauticorum partis ſententiam ſequetur.*

L'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 38, ſe contente de l'avis de *deux ou trois de l'Equipage & des plus expérimentés Mariniers.*

L'Ordonnance de la Marine, *tit. du jet*, *art.* 1 & 18, exige en pareil cas l'avis des *principaux de l'Equipage.*

Si les Marchands Chargeurs ne ſont pas à bord.

Si les Marchands Chargeurs ne ſont pas à bord, le Capitaine & l'Equipage ont tous les pouvoirs que l'urgence du cas leur défere. Conſulat, *ch.* 97 & 109. Ordonnance de Wiſbuy, *art.* 21 & 38. Ordonnance de la Marine, *tit. du jet*, *art.* 18.

L'avis du Capitaine l'emporte-t-il ſur celui de l'Equipage ?

En la Section 4 du préſent Chapitre, §. 5, *pag.* 376, j'ai parlé du cas où le Capitaine ſe détermine de ſon chef contre l'avis commun.

On a vu quelquefois que les Matelots, peu dociles à la voix d'un Capitaine trop intrépide, ſe ſont portés à mettre de leur pur mouvement la main à l'œuvre, pour écarter le danger dont ils étoient menacés.

Dans le jet irrégulier, toute délibération eſt ſuperflue.

Au reſte, lorſqu'on ſe trouve au cas du jet *irrégulier*, toute délibération eſt importune. Le danger eſt urgent. On jete, parce qu'il s'agit de ſe ſauver. Targa, *cap.* 58. Caſaregis, *diſc.* 19, *n.* 14.; *diſc.* 25, *n.* 30.

§. 4. Qui eſt-ce qui doit commencer à jeter ?

Suivant les Loix Grecques attribuées aux Rhodiens, *ch.* 38, c'étoit au Marchand Chargeur à commencer de faire le jet. *Cum jactus in mare faciendus eſt, Mercator primus jacito; atque ita nautæ rem adgrediuntor.*

Le Conſulat de la Mer, *ch.* 93, 97 & 281, défendoit au Capitaine de faire jet, avant que les Marchands euſſent commencé de jetter quelque choſe.

Mais cet ordre n'eſt plus ſuivi. Kuricke, *pag.* 771. Caſaregis, *ſur le ch.* 93 *du Conſulat.* Weytſen & Gloſ., §. 9. Il l'eſt encore moins, lorſque le jet eſt irrégulier. Targa, *cap.* 58.

§. 5. Quelle choſe doit on, ou peut-on jeter ?

» La premiere choſe qui doit être jetée, ſont les uſtenſi-» les de la nef, comme vieux cables, fougons, artillerie; & » après, les coffres des Compagnons ». Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 34. *Ibiq.* Cleirac, *& ſur l'art.* 8 *des Jugemens d'Oleron*, *n.* 7.

Les Auteurs diſent qu'on doit commencer par jeter les effets les plus peſants, & de moins de valeur. Kuricke, *tit.* 8, *art.* 4, *pag.* 777. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 7, *n.* 4, *pag.* 996.

Lubeck

Lubeck, *cap.* 3, *n.* 5. Targa, *cap.* 59, *n.* 4. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 29. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 28.

Et telle eſt la regle établie par l'Ordonnance de la Marine, *tit. du jet*, *art.* 3. » Les uſtenſiles du Vaiſſeau & autres cho-» ſes les moins néceſſaires, les plus peſantes, & de moindre » prix, ſeront jetées les premieres, & enſuite les marchandi-» ſes du premier Pont ; le tout néanmoins au choix du Capi-» taine & par l'avis de l'Equipage ».

Ce choix & cet *avis de l'Equipage* n'ont lieu que lorſque la délibération eſt praticable. Mais il arrive ſouvent qu'en pareil cas on n'a le temps ni de choiſir, ni de délibérer, & qu'on jete tout ce qui ſe préſente ſous la main. Targa, *cap.* 58 & 59. Kuricke, *queſt.* 31. Lubeck, *cap.* 3, *n.* 5. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 30.

Juvenal, *Sat.* 12, *v.* 30, repréſente ſon ami Catule en danger de périr ſur mer. L'eau rempliſſoit déja la moitié du Navire. La ſcience du vieux Pilote n'étoit plus d'aucun ſecours. On capitule en quelque ſorte avec les vents.

. . . . . *Nullam prudentia cani*
Rectoris conferret opem ; decidere jactu
Cœpit cum ventis.

Le danger augmentoit, & Catule crioit : jettez tout ce qui eſt à moi ; précipitez mes effets les plus précieux :

Fundite quæ mea ſunt, dicebat, cuncta Catullus ;
Præcipitare volens etiam pulcherrima.

Au lieu de s'appaiſer, la tempête redouble. On eſt réduit à couper le mât : *malum fero ſummittere.* Enfin, le calme ſe rétablit. L'eſpoir de la vie renaît avec les rayons du Soleil : *Spes vitæ cum Sole redit* ; & le Vaiſſeau pourſuit ſa route à l'aide d'une voile qui reſtoit à la proue.

Divers Auteurs traitent la queſtion, ſi celui qui fait le jet, doit commencer par jeter ſes propres effets, avant que d'en Choſe d'autrui.

venir à ceux des autres. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 7, *n.* 4. Lubeck, *cap.* 3, *n.* 6. Cujas, *ſur la Loi* 2, ff. *de Leg. Rhod.*, *lib.* 34, *Pauli ad edict.* Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 30.

Mais le droit de contribution dont je parlerai bientôt, rend cette queſtion oiſeuſe. Kuricke, *pag.* 777. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 29. Valin, *ſur l'art.* 15, *tit. du jet.* (Voyez la Section ſuivante, §. 1.)

Argent & choſes précieuſes.

L'article 26, *tit. du Capitaine*, porte que dans le cas où le Capitaine & ſon équipage ſont forcés, par la crainte du naufrage, d'abandonner le Navire, ils » ſeront tenus de ſauver » avec eux l'argent & ce qu'ils pourront des marchandiſes » plus précieuſes de leur chargement, à peine d'en répondre » en leur nom, & de punition corporelle ».

Il ſeroit donc fort difficile d'excuſer un Capitaine qui auroit fait jet de l'argent & autres marchandiſes précieuſes, à moins qu'il ne ſe fût trouvé dans une poſition pareille à celle dont Juvenal parle. (*Vid.* Cleirac aux Jugemens d'Oleron, *art.* 8, *n.* 24, *pag.* 45.)

Negres.

De ce que les Negres ſont conſidérés comme des choſes, (ainſi qu'on l'a vu ci-deſſus, *ch.* 8, *ſect.* 4,) on n'a jamais pouſſé le déraiſonnement juſqu'à dire qu'on peut les jeter à la mer pour décharger le Navire, tout comme on jete les autres marchandiſes.

Si par rapport au droit civil les Eſclaves ſont *nuls*, il n'en eſt pas de même par rapport au droit naturel, ſuivant lequel tous les hommes ſont égaux. *L.* 32, ff. *de reg. jur.*

On doit plutôt jeter tous les effets du Navire, même les plus précieux, que de jeter le moindre des Eſclaves. Ciceron, *de officiis*, *lib.* 3, *cap.* 23. Kuricke, *queſt.* 30. Devicq, §. 21.

S'il falloit ſuppoſer qu'on fût dans la néceſſité abſolue de jeter partie des hommes, Kuricke & Devicq diſent qu'on devroit recourir au ſort.

Mais une pareille théorie ne ſeroit jamais adoptée en Juſtice. Ceux qui, ſous prétexte de ſauver le Navire, auroient jeté des hommes à la mer, libres ou eſclaves, par le ſort ou ſans le ſort, ſeroient coupables d'homicide : car pour ſauver

ma vie, il ne m'eſt jamais permis de donner la mort à des hommes qui ne m'attaquent point. (*Vid.* Puffendorf, *liv.* 2, *ch.* 6, §. 3.)

§. 6. Devoirs de l'Ecrivain.

» L'Ecrivain ou celui qui en fera la fonction, écrira ſur ſon » regiſtre, le plutôt qu'il lui ſera poſſible, la délibération; la » fera ſigner à ceux qui auront opiné, ſinon fera mention de » la raiſon pour laquelle ils n'auront pas ſigné; & tiendra mé- » moire, autant que faire ſe pourra, des choſes jetées & en- » dommagées ». *Art.* 4, *tit. du jet.* (*Vide* le Conſulat de la mer, *ch.* 93, 97 & 109. Targa, *cap.* 58. Cleirac, *pag.* 41, *n.* 12.)

Du Capitaine.

» Au premier Port où le Navire abordera, le Maître dé- » clarera pardevant le Juge de l'Amirauté, s'il y en a, ſinon » devant le Juge ordinaire, la cauſe pour laquelle il aura fait » le jet, coupé ou forcé ſes mâts, ou abandonné ſes ancres; » & ſi c'eſt en Pays étranger qu'il aborde, il fera ſa décla- » ration devant le Conſul de la Nation Françoiſe. » *Art.* 5, *tit. du jet. Ibiq.* Valin. Cleirac, *Jugemens d'Oleron*, *art.* 9, *n.* 6.

§. 7. Choſe jetée ne ceſſe point d'appartenir à ſon Maître.

Les choſes jetées dans la mer pour le ſalut commun, ne ceſſent point d'appartenir à leurs anciens Maîtres, à qui elles doivent être rendues, ſi elles ſont recouvrées, ſauf les frais du ſauvetage. *Res jacta domini manet, nec fit adprehendentis; quia pro derelicto non habetur. L.* 2, §. 8, *& L.* 8, ff. *de Leg. Rhod. de jact. L.* 9, §. 8, ff. *de adquir. rer. domin. L.* 7, ff. *pro derelicto*, §. 48, *inſt. de rer. diviſ.* Cujas, Peckius & Vinnius, *ad dict. leg.* 2. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 7, *n.* 5. Stypmannus, *part.* 4, *cap.* 17, *n.* 26, *pag.* 566. Devicq, *n.* 50. Lubeck, *cap.* 2, *n.* 15. Cleirac, *pag.* 117 & 266. Grotius, *lib.* 2, *cap.* 4, §. 4. Wolf, §. 221. Marquardus, *li.* 3, *cap.* 4, *n.* 43.

SECTION XLI.

Enumération des avaries groſſes, & des avaries ſimples.

§. 1. Pertes occaſionnées par naufrage.

» Les dommages arrivés aux marchandiſes par *naufrage*, » ſont avaries ſimples pour le compte des Propriétaires ». *Art.* 5, *tit. des avaries*

Le Propriétaire du Navire naufragé, & les Propriétaires des marchandiſes perdues dans le naufrage, ne peuvent demander aucune contribution à ceux qui ont eu le bonheur de ſauver leurs effets; parce que la perte que les uns & les autres ont ſoufferte, n'a pas procuré le ſalut commun. *Amiſſæ navis damnum, collationis conſortio non ſarcitur per eos, qui merces ſuas naufragio liberaverunt; nam hujus æquitatem tunc admitti placuit, cum jactûs remedio, cæteris in communi periculo, ſalvâ navi, conſultum eſt.* L. 5, ff. *de Leg. Rhod.*

Il en eſt de ce cas comme d'un incendie : celui qui ſauve le ſien, le ſauve pour lui ſeul. *Cum depreſſa navis, aut dejecta eſſet, quod quiſque ex eâ ſuum ſervaſſet, ſibi ſervare reſpondit, tanquam ex incendio.* L. 7, ff. *eod.*

» *Après le naufrage*, il n'y a pas de contribution à faire » entre les marchandiſes recouvrées & pêchées, avec les per- » dues; mais, *ſauve qui peut* ». Cleirac, *pag.* 51, *n.* 9.

Chi ſalva, ſalva; chi perde, perde. Caſaregis, *diſc.* 121, *n.* 17. Kuricke, *pag.* 780 & 788. Lubeck, *cap.* 3, *n.* 1. *Infrà* §. 4.

Les Docteurs traitent la queſtion, ſi en pareil cas, je dois ſauver la choſe à moi dépoſée, plutôt que la mienne propre. (*Vid.* Valin, *art.* 15, *tit. du jet, & la ſection précédente*, §. 4.) Il ſemble qu'on n'eſt pas blâmable de penſer premierement à ſoi : *prima charitas ſibi.*

Rien n'empêche de convenir dans le principe qu'en cas de naufrage, tout ce qui ſera ſauvé, reſtera commun au Na-

vire & à la cargaiſon. Conſulat de la mer, *ch.* 192, 193 & 194. Jus hanſ., *tit.* 8, *art.* 4. C'eſt le cas du *Germinamento*, dont j'ai parlé *ſuprà ſect.* 39, §. 4, *pag.* 601.

Si la Chaloupe chargée périt, & que le Navire ſoit ſauvé.

» En cas de perte des marchandiſes miſes dans des Barques » pour alléger le Vaiſſeau entrant en quelque Port ou Rivie- » re, la répartition s'en fera ſur le Navire & ſon chargement » entier ». *Art.* 19, *tit. du jet.*

On conſidere alors les marchandiſes miſes dans la Chaloupe, comme ſi elles euſſent été jetées à la mer pour ſauver le Navire & le reſte de la cargaiſon : *proinde tanquam ſi jactura facta eſſet. L.* 4, ff. *de Leg. Rhod.*

La même déciſion ſe trouve dans le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 28. Elle eſt répétée par tous les Auteurs. Peckius & Vinnius, *ad dictam legem*, *pag.* 242. Straccha, *de navib. part.* 2, *n.* 19. Kuricke, *pag.* 781. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 6, Lubeck, *cap.* 2, *n.* 11. Weytſen & Gloſ. §. 17. Roccus, *de navibus*, *not.* 21. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 29.

Il en eſt de même ſi partie des marchandiſes avoit été miſe dans la chaloupe pour ſoulager & relever le Vaiſſeau qui étoit en danger de faire naufrage. *Levandæ navis gratiâ*, dit Paulus, *lib.* 2, *Senten.*, *tit.* 7, Kuricke, *ad jus hanſ.*, *tit.* 8, *art.* 4, *n.* 15, *pag.* 787. Cleirac, *ſur l'Ordonnance de Wisbuy*, *art.* 56, *pag.* 181. *Vid. infrà* §. 16.

Il n'y a pas lieu à la contribution, ſi des marchandiſes avoient été miſes dans la Chaloupe, non *pour alléger le Vaiſſeau*, mais bien pour être tranſportées à leurs Conſignataires. Voici comme parle le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 30. » Les » Marchandiſes déchargées en Barques pour tranſporter par » la Riviere : ſi les Barques ſe perdent, il n'y a quoi contri- » buer avec celles qui reſtent au grand Navire, d'autant que » ce n'eſt pas pour ſoulager le Navire, mais ſeulement pour » les tranſporter en la puiſſance du Propriétaire ». *V.* Kuricke, *pag.* 782 & 811. Valin, *art.* 6 *des avaries*, *pag.* 155 & 195.

Les textes ci-deſſus cités, ne parlent que des *marchandiſes miſes dans des Barques pour alléger le Vaiſſeau.* D'où il ſem-

ble que la contribution n'a pas lieu pour les Barques mêmes qui ont péri en pareille occaſion. Telle eſt la doctrine de Vinnius, *ſur la loi* 4, ff. *de Leg. Rhod.*, *pag.* 245, de Veytſen, §. 17; & de Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 31.

Ces Auteurs ont raiſon, ſi les Barques employées à alléger le Navire, appartenoient à un tiers qui les eût fournies moyennant un nolis : la perte des Barques ou Alléges regarderoit ce tiers, parce qu'il avoit ſtipulé le prix du péril auquel il les avoit expoſées : *quia dominus barcæ pro hoc periculo, mercedem ſtipulatus eſt.* (Caſaregis, en l'endroit cité.) Mais ſi l'on s'étoit ſervi de la Chaloupe même du Navire, la perte de cette Chaloupe entreroit en avarie groſſe.

Si la Chaloupe chargée ſe ſauve, & que le Navire périſſe.

» Si le Vaiſſeau périt avec le reſte de ſon chargement, il » n'en ſera fait aucune répartition ſur les marchandiſes miſes » dans les Alléges, quoiqu'elles arrivent à bon Port ». *Art.* 20, *tit. du jet.*

Cet article a été tiré de la Loi 4, ff. *de Leg. Rhod.* Et le motif de cette loi eſt que le jet ne vient en contribution que dans le cas où le Navire eſt ſauvé : *quia jactus, in tributum, nave ſalvâ, venit.* La même déciſion ſe trouve dans le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 18. Elle eſt répétée par tous les Auteurs que je viens de citer.

§. 2. Pertes occaſionnées par l'échouement.

» Les dommages arrivés par *échouement*, ſont avaries ſim- » ples pour le compte des Propriétaires. » *Art.* 5, *tit. des avaries.*

Mais ce ſeroit avarie groſſe, ſi l'échouement avoit été volontairement fait pour le ſalut commun ; ainſi qu'on l'a vu *ſuprà*, *ſect.* 13, §. 1, pourvu toutefois que le Navire eût été remis à flot ; car ſi l'échouement eſt ſuivi de naufrage, *ſauve qui peut. Vid. infrà* §. 4, où je parle du cas où le jet ne ſauve pas le Vaiſſeau.

Frais pour remettre le Navire à flot.

» S'il advient que le Navire touche, le Maître pourra faire » décharger partie de ſa cargaiſon dans d'autres Vaiſſeaux, & » ſeront leſdits frais comptés pour avarie groſſe ſur le Navire » & la marchandiſe ». Ordonnance de Wisbuy, *art.* 55.

» Les frais pour remettre à flot un Vaiſſeau ſont avaries » groſſes ou communes ». *Art.* 6, *tit. des avaries. Ibiq.* Valin. (*Vid.* Cleirac, *pag.* 18, *n.* 4.)

§. 3. Frais de ſauvetage.

» Les frais faits pour ſauver la marchandiſe, ſont avaries » ſimples pour le compte des Propriétaires ». *Art.* 5, *tit. des avaries.* Cleirac, *pag.* 18, *n.* 5. (*Vid. infrà ch.* 17, *ſect.* 7, où je parle du ſauvetage.).

§. 4. Jet.

» Les choſes *jetées dans la mer pour le ſalut commun*, ſont » avaries groſſes ». *Art.* 6, *tit. des avaries.* On peut référer ici les textes & les doctrines rapportées dans les deux Sections précédentes.

Dommage cauſé par le jet aux marchandiſes qui reſtent à bord.

» Le dommage fait aux marchandiſes reſtées dans le Na- » vire en faiſant le jet, ſont avaries groſſes ». *Art.* 6, *tit. des avaries. Ibiq.* Valin.

Cette déciſion eſt conforme à la loi 4, §. 2, ff. *de Leg. Rhod.*; au Statut de Marſeille, *lib.* 4, *cap.* 30, & au Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 22. Kuricke, *tit.* 8, *art.* 4, *n.* 6, *pag.* 784. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 13. Veytſen, §. 10. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 57. Cleirac, *ſur les Jugemens d'Oleron, art.* 8, *n.* 12, *& art.* 9, *n.* 11.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 23, dit que » le même » ne ſera obſervé pour le corps de la nef, parce que, ſi » faiſant jet, elle a reçu du dommage, les marchandiſes ne » contribueront pas audit dommage : d'autant que le Maî- » tre du Navire reçoit profit à cauſe du fret : ſi ce n'eſt que » les Facteurs ou Marchands paſſagers, étant en la nef, pour » prévenir plus grand orage, auroient tous conſenti à la frac- » tion du Navire : pour toujours plus aiſément ſauver ladite » marchandiſe, auquel cas, tel dégat ſera *avarie* ».

Ce point a été beaucoup mieux développé par l'Ordonnance de la Marine. » Ne ſera fait aucune contribution pour raiſon » du dommage arrivé au Bâtiment, *s'il n'a été fait exprès* » *pour faciliter le jet* ». Art. 14, *tit. du jet.*

» Si le Vaiſſeau a été ouvert par *délibération* des princi- » paux de l'Equipage, & des Marchands, ſi aucuns y a, *pour* » *en tirer les marchandiſes*, elles contribueront à la réparti-

„ tion du dommage fait au Bâtiment, pour les en ôter.» *Art.* 18, *même titre.*

Nota. Cette délibération eſt préſumée, toutes les fois que le Navire a été ouvert pour faciliter le jet. Le dommage ſouffert à ce ſujet par le Bâtiment, entre en avarie groſſe.

Si le jet ne ſauve pas le Navire.

„ Si le jet ne ſauve le Navire, il n'y aura lieu à aucune „ contribution, & les marchandiſes qui pourront être ſauvées „ du naufrage, ne ſeront point tenues du payement, ni dé- „ dommagement de celles qui auront été jetées ou endomma- „ gées „. *Art.* 15, *tit. du jet.*

Nave, vel arbore, vi tempeſtatis amiſſâ, vectores ad contributionem non tenentur; niſi ipſis arborem ſalutis causâ eruentibus, navis ſalva ſit. Julius Paulus, *lib.* 2, *ſentent.*, *tit.* 7.

La même déciſion ſe trouve dans les Loix 4 *&* 5, ff. *de Leg. Rhod.*; dans le Conſulat, *ch.* 194, *&* dans le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 28. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 7. Veytſen, §. 19. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 37, *& diſc.* 121, *n.* 4. *Suprà*, §. 1.

En pareil cas, ſi les effets jetés ſont recouvrés, ils appartiennent à leur Maître, & ne contribuent point aux effets perdus. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 18.

Dans la Section 25 du préſent Chapitre, *pag.* 505, j'ai parlé du Capitaine Pierre Arnaud. Ce Capitaine, pour alléger ſon Navire & fuir le Corſaire Anglois qui le pourſuivoit, avoit jeté à la Mer ſes canons, divers agrès, & 100 couffes ris de ſa cargaiſon. *Il fut pris.* Six jours après, il ſecoua le joug, ſe rendit maître de la Pinque, & la conduiſit en Corſe. Sentence arbitrale rendue le 13 Février 1748, par M. Duqueſnay & moi, qui décida que le Navire n'ayant pas été ſauvé des mains du Corſaire par le jet, il n'y avoit pas lieu à la contribution, & que la repriſe faite par le Capitaine Arnaud étoit ſimple ſauvetage. Pothier, *contrats nautiques*, *n.* 113, eſt du même avis. (*Vid. infrà ſect.* 45, §. 2.)

Si le Navire ſauvé par le jet, perit enſuite.

Si le Navire ſauvé par le jet, fait naufrage en un autre lieu, *in alio loco ſubmerſa eſt*, les marchandiſes ſauvées de ce naufrage,

naufrage, contribueront à la perte de ce qui avoit été jeté dans le premier péril. C'eſt la diſpoſition de la Loi 4, §. 1, ff. *de Leg. Rhod.*; parce que le jet avoit conſervé le Navire & le gros de la cargaiſon. Il eſt vrai que le Vaiſſeau eſt enſuite péri, mais il avoit été ſauvé par le jet précédent. *Jactus ille ſervavit navem, & cæterorum merces. Periit quidem poſtea navis; ſed tunc temporis, beneficio jacturæ ſervata eſt navis.* Cujas, ſur la Loi 2, §. *ſi conſervatis*, ff. *de Leg. Rhod.*, *lib.* 34, *Pauli ad edict.*

La même déciſion ſe trouve dans le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 29. Elle a été adoptée par l'Ordonnance, *tit. du jet*, *art.* 16. » Si le Navire, eſt-il dit, ayant été ſauvé par le jet, » & continuant ſa route, vient à ſe perdre, les effets ſauvés » du naufrage contribueront au jet ſur le pied de leur va» leur en l'état qu'ils ſe trouveront, déduction faite des frais » du ſauvement ». (*Vid.* Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 6. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 33, & Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 114.)

M. Valin obſerve » que dans l'idée de l'article 16, *tit. du* » *jet*, le Navire doit néceſſairement avoir été ſauvé par le » jet; de maniere que la tempête appaiſée, il ait enſuite conti» nué ſa route: car ſi le Navire n'avoit été que ſimplement ſou» lagé par le jet, & qu'*après quelques heures* d'interruption ou » de diminution de tempête, elle eût recommencé avec la » même violence, ou qu'autrement le naufrage s'enſuivît, *quoi*» *que pluſieurs jours après le jet*, il n'y auroit pas lieu à au» cune contribution ».

En effet, la Loi parle du Navire ſauvé par le jet, & qui dans un autre endroit a fait naufrage: *ſi navis quæ in tempeſtate, jactu mercium unius mercatoris levata eſt, in alio loco ſubmerſa eſt. . . .*

L'Ordonnance parle du Navire qui, *ayant été ſauvé par le jet, & continuant ſa route, vient à ſe perdre.* Il faut donc ſe trouver au cas de deux tempêtes différentes, dont l'une ait occaſionné le jet; & l'autre, le naufrage. Mais ſi le jet & le naufrage ſont occaſionnés par la même tempête, les effets ſauvés du naufrage ne contribueront point à ceux qui,

peu auparavant, avoient été jetés dans la mer. (Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 114.)

La Loi que je viens de citer, décide un autre cas : ſi ceux dont les marchandiſes avoient été jetées dans le premier péril, viennent à les recouvrer, ils ne ſeront pas tenus de contribuer à la perte de ce qui eſt péri dans le ſecond ; car ce n'eſt pas par le moyen de cette derniere perte, qu'ils ont recouvré ce qu'ils avoient perdu auparavant. *Eorum enim merces non poſſunt videri ſervandæ navis causâ jactæ eſſe ; quæ periit.*

Un Navire part de Cadix. Se trouvant à l'embouchure du Tage, il eſt forcé de faire jet. Il continue ſa route ; & parvenu aux côtes de Zelande, il périt. On ſauve la plus grande partie de la cargaiſon. Les marchandiſes ſauvées doivent, ſans contredit, contribuer à la perte de celles qui avoient été jetées lors du premier péril, parce que ce jet a procuré le ſalut des effets retirés enſuite du naufrage.

Mais ſi au contraire, on ne ſauve rien du naufrage, & que les plongeurs Portugais parviennent à retirer de l'eau les effets jetés à l'embouchure du fleuve de Lisbonne, les Propriétaires des marchandiſes ainſi retirées ne contribueront point à la perte arrivée en Zelande. Veytſen, §. 20. Vinnius, *ad Leg.* 4, §. 1, ff. *de Leg. Rhod.*, *pag.* 250. Cujas & Kuricke, *aux endroits ci-deſſus cités.*

Cette déciſion a été adoptée par l'Ordonnance, *tit. du jet*, *art.* 17. » Les effets jetés ne contribueront en aucun cas au » payement des dommages arrivés depuis le jet aux marchan- » diſes ſauvées ; ni les marchandiſes, au payement du Vaiſ- » ſeau perdu ou briſé ».

Voici comme parle M. Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 124, *tom.* 2, *pag.* 412. » Il faut ſuppoſer dans l'eſpece de cet ar- » ticle, qu'après que le jet a ſauvé le Navire & les marchan- » diſes qui y étoient reſtées, ce Navire, en continuant ſa » route, par un autre accident ſurvenu, a fait naufrage ou » eſt échoué. Dans cette eſpece, cet article décide que quoi- » que les débris du Vaiſſeau, & les marchandiſes qui ont » échappé au dernier accident, doivent contribuer à la perte

» des marchandiſes jetées à la mer lors du premier accident, » *contrà*, *vice verſâ* ; ces marchandiſes jetées à la mer, *en aucun* » *cas*, c'eſt-à-dire, ſoit dans le cas auquel elles n'auroient pas » été retirées de la mer, ſoit même dans le cas auquel elles en » auroient été retirées, ne doivent pas contribuer à la perte » ni au dommage cauſé par le naufrage ou l'échouement, ſoit » au Vaiſſeau, ſoit aux marchandiſes qui y étoient reſtées. La » raiſon de différence eſt, que le jet, lors du premier accident, » eſt une perte faite pour le ſalut commun, & qui a effec- » tivement procuré pour lors la conſervation du Navire & » des marchandiſes qui y étoient reſtées, & par conſéquent » une avarie commune qui doit être ſoufferte en commun ; » au contraire, la perte & le dommage arrivés lors du ſecond » accident par le naufrage ou l'échouement du Navire, étant » une perte qui n'a pas été ſoufferte pour le ſalut commun, » n'eſt qu'une avarie ſimple qui ne doit être ſupportée que par » les Propriétaires des effets péris ou endommagés, aux riſ- » ques deſquels ils étoient ».

§. 5. Dommage occaſionné au Navire par ſimple cas fortuit.

Si par un orage ou autre fortune de mer le Navire eſt endommagé, ſoit en ſon corps, ſoit dans ſes agrès, ce dommage eſt avarie ſimple & particuliere. *Si deterior facta ſit navis, aut ſi quid exarmaverit, nulla facienda eſt collatio.* L. 2, §. 1, *de L. Rhod.*

Navi depreſſâ adversâ tempeſtate, ictu fulminis deuſtis armamentis & arbore, & antenâ. . . . Quæſitum eſt an hi quorum onus fuit, nautæ pro damno conferre debere ? Reſpondit non debere. L. 6, ff. *eod.*

Si nauclerus malum aut velum ſuum, vi tempeſtatis, aut aliquo alio infortunio in mari perdat, eo nomine mercator nil retribuat. Droit hanſéatique, *tit.* 8, *art.* 2.

» Si un mât, voile, ou autre appareil ſe perd par malheur, » le Vaiſſeau étant à la voile ou autrement, *ce n'eſt pas ava-* » *rie de contribution.* » Ordonnance de Wisbuy, *art.* 12.

» Si par fortune de temps on fait perte de cables, ancres, » *voiles*, *mâts*, cordages du Navire, la marchandiſe n'y eſt » contribuable, mais tout ce dommage tombe ſur le Bourgeois » de la nef ». Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 20.

L'Ordonnance de la Marine, *tit. des avaries*, décide également que *le dommage qui arrive au Bâtiment*, ſans être ſouffert pour le ſalut commun, eſt avarie ſimple.

» La perte *des cables, ancres, voiles, mâts & cordages, cauſée par la tempête*, ou autre fortune de mer, eſt avarie » ſimple qui tombera ſur le Maître, le Navire & le fret ». Art. 4, *même titre*. Cette déciſion reparoît encore dans les Articles 1 & 5, *tit. du jet*.

Les Docteurs ne tiennent ſur ce point qu'un même langage. Cujas, Peckius & Vinnius, *ad dictas leges*. Duarenus, *ibid.* Kuricke, *pag.* 773. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 17. Lubeck, *cap.* 2, *n.* 9. Veytſen & Gloſ., §. 7 & 8. Roccus, *de navibus*, *not.* 59. Caſaregis, *diſc.* 19, *n.* 16; *diſc.* 46, *n.* 1. Cleirac, *pag.* 50, *n.* 5.

Dommage ſouffert par le Navire pour le ſalut commun.

Tout dommage ſouffert par le Navire pour le ſalut commun, eſt avarie groſſe. *Si voluntate vectorum propter aliquem metum id detrimentum factum ſit, hoc ipſum ſarciri oportet.* L. 2, §. 1, ff. *de Leg. Rhod.*

Arbore cæſâ ut navis cum mercibus liberari poſſit, æquitas contributionis habebit locum. *L.* 5, ff. *eod.*

» S'il advient que le Maître veuille couper ſon mât par » force de gros temps, il doit appeller les Marchands qui ont » leur denrée en la nef, ſi aucuns y en a, & leur dira: *Seigneurs, il convient de couper ce mât pour ſauver la nef & » les denrées, c'eſt choſe convenable par loyauté.* Et pluſieurs » fois advient que l'on coupe cables & funins, & qu'on laiſſe » les cables & ancres pour ſauver la nef & les denrées: & » toutes ces choſes ſont comptées livre à livre comme jet. ». Jugemens d'Oleron, *art.* 9.

Si verò malus, neceſſitate urgente cæſus fuerit, & jactus, dummodo ſcientibus illis, qui in navi fuerunt, pro ſervandâ navi, corporibus & bonis, tunc damnum contributione navis & bonorum, ſarciri debet. Jus hanſeat., tit. 8, *art.* 2.

» Si toutefois le Maître eſt contraint de couper le mât, » ſera compté pour avarie groſſe, payable par le Navire & » la marchandiſe ». Ordonnance de Wisbuy, *art.* 12.

» Si pour la ſalvation de la nef & marchandiſes, en cas de » vents impétueux, grande tourmente, que ſans fraude & dé- » ception il fût beſoin de couper cordages, mâts, abandon- » ner les voiles au gré du vent, faire jet des marchandiſes, » ou des uſtenſiles du Navire : ou ſi, étant en rade fâcheuſe, » entre les mains des pillards, l'on fût contraint de faire ce » que deſſus, la perte ſera eſtimée ſur les marchandiſes reſ- » tantes, & ſur le corps de la nef & apparaux, ou ſur le » fret, à l'option du Maître ». Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 21.

» Les cables & mâts rompus ou coupés, les ancres & autres » effets abandonnés pour le ſalut commun, ſont avaries groſſes ». » *Art.* 6, *tit. des Avaries. Vid.* les Auteurs ci-deſſus cités.

Cables coupés & ancres laiſſées pour ſuivre le Convoi.

Les cables coupés & les ancres laiſſées pour ſuivre le convoi, ſont avaries groſſes, pourvu que le Capitaine n'ait pas été en demeure par ſa faute. Veytſen & Gloſ., §. 8. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 9 *& ſuiv.*

Mât forcé pour le ſalut commun.

» Si par tempête ou par chaſſe d'Ennemis ou de Pirates, » *le Maître ſe croit obligé de forcer ſes mâts*, ce ſera avarie » groſſe ». Art. 1 & 5, *tit. du jet. Ibiq.* Valin.

Sentence de notre Amirauté, rendue au rapport de M. le Lieutenant Gerin-Ricard, le 10 Mars 1751, dans la cauſe du ſieur Chaudon, contre ſes Aſſureurs, qui décida que le *mât forcé & rompu par le vent*, en entrant dans le port de Barcelonne, où le Capitaine Bouzan relâcha pour éviter le naufrage, étoit avarie groſſe.

En 1762 la même queſtion me fut propoſée. Le Capitaine Chriſtian Beuck, Hollandois, commandant le Senaut *l'Anne Marie*, étoit parti de Naples de Romanie, chargé de blé pour Marſeille. Il fut aſſailli d'une violente tempête avec des vents traverſiers qui l'aſſalloient ſur la côte de Sardaigne, où il riſquoit de périr. Pour prévenir ce malheur, il ne vit d'autre reſſource que celle de forcer de voiles, afin de s'entretenir, & même de ſe relever de la Côte : ce qu'ayant exécuté pour le ſalut commun, il eut le bonheur de parer la terre. Mais cette manœuvre lui coûta pluſieurs voiles, qui furent miſes en lambeaux par la furie du vent, &c.

Je répondis que ſuivant l'Ordonnance, le dommage arrivé aux voiles *foreées pour le ſalut commun*, étoient avaries groſſes. Car, *forcer les mâts*, ou les voiles, c'eſt la même choſe. » Quando un Vaſcello ſi ritrova troppo atterrato, ò per cor- » renti, e altro, e ſi delibera far forza di vele, ó ſi rompe » un albero, ò ſquarcian le vele . . . . è germinamento, & » ſi fà il ripartimento ». Carlo Targa, *pag.* 318, *ch.* 76.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 21, dit également que ſi, pour le ſalut commun, il eſt beſoin d'*abandonner les voiles au gré du vent*, cette perte doit être ſupportée par le Navire & la cargaiſon.

Mât rompu par ſimple cas fortuit.

C'eſt avarie ſimple, ſi le mât eſt rompu par un coup de vent ſans le concours du fait de l'homme. Mais ſi le vent, ayant rompu le mât, on eſt obligé d'en achever la fracture, & de le jeter à la mer avec voiles & cordages, c'eſt alors une avarie groſſe, dans laquelle on fera entrer la valeur du mât & acceſſoires en l'état que le tout valoit étant rompu. Veytſen & Gloſ., §. 28. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 55.

Chaloupe abandonnée.

Si la Chaloupe miſe à la mer pour le ſalut commun périt, & que le Navire ſoit ſauvé, elle entrera en avarie groſſe. Voici un cas qui mérite d'être rapporté.

» Extrait du Journal du Capitaine Joſeph-Antoine Demoulin » de Marſeille, commandant la Polacre *la Victoire*, venant » de Port-au-Prince à Marſeille.

» Le 16 Février 1782 à 8 heures & demie du matin, » étant par les 29 degrés 45 minutes de latitude, & par les » 62 dégrés 30 minutes de longitude, méridien de Paris, avec » le vent bon frais N. E. Les amures à babord, la vigie cria » du haut du grand mât, qu'il voyoit *deux voiles au vent* » *à nous, venant vent arriere ſur nous à toutes voiles.* Nous » prîmes auſſitôt celles de ſtribord à vent largue toutes voiles » au vent, le Cap au N. O. un quart d'O. & O. N. O. » du compas, & prîmes chaſſe. A dix heures nous étant un » peu approchés, nous les reconnûmes être deux Frégates, » par leurs voilures, portant bonnetes aux Perroquets; nous » étant par notre arriere, à la diſtance de deux lieues & de-

» mie. A une heure & demie après midi, la vigie cria : *Bâ-*
» *timent de l'avant à nous, reſtant un peu au vent à ſec*, qu'il
» croit être un *Bâteau*. Un moment après, nous l'apperçûmes
» de notre pont venant ſur nous à pleines voiles. Nous fimes
» auſſitôt *branle bas* ; nous nous préparâmes au combat, &
» chacun prit ſon poſte. A deux heures, la même vigie cria
» encore : *une autre voile au vent, venant encore ſur nous*,
» qu'il croit être un *Brigantin*. Peu après nous l'apperçûmes
» être tel. Pour lors, ſans nous déconcerter, nous nous dé-
» cidâmes à continuer notre route, & à combattre en cas
» d'attaque, en prenant toujours chaſſe par rapport aux deux
» Frégates qui nous approchoient. A cinq heures du ſoir, le
» Bâteau & le Brigantin furent ſous le vent à nous à une
» lieue, & les deux Frégates à deux lieues, toujours par no-
» tre arriere. Nous décidâmes qu'*il falloit préparer le Canot ;*
» *y mettre un mât avec une voile de l'avant, au bout duquel*
» *mât nous mîmes un fanal enveloppé d'une toile claire. Quand*
» *il fut nuit, nous allumâmes ledit fanal, & mîmes ledit Ca-*
» *not à la mer au gré du vent*, & changeâmes de route, en
» prenant d'une demi-heure à l'autre le plus près du vent pour
» nous écarter toujours plus de l'ennemi, & nous dérober à
» la vue des quatre qui nous pourſuivoient. Ce moyen pro-
» cura notre ſalut ; car le lendemain au matin nous ne vîmes
» plus qu'un ſeul ennemi, à trois ou quatre lieues ſous le
» vent à nous ».

Par cette ruſe de guerre, le brave Capitaine Demoulin eut la gloire de ſe dérober aux ennemis, à qui il ne laiſſa qu'une ombre vaine : *tenuem ſine viribus umbram.* Il arriva heureuſement à Marſeille.

Il n'eſt pas douteux que le Canot ainſi ſacrifié pour le ſalut commun, ne doive entrer en avarie groſſe. Mais ſi pour tout autre objet que celui du ſalut commun, la Chaloupe avoit été miſe à la traîne, & qu'il eût fallu l'abandonner par la ſurvenance du mauvais temps, ce ſeroit une avarie ſimple : *quia culpa præceſſit caſum.* Weytſen & Gloſ., §. 11. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 18.

Les Italiens qui naviguent dans la Méditerranée, ſont en uſage de tenir la Chaloupe à la mer, afin d'échapper plus aiſément aux Barbareſques. (*Conſulat, ch.* 108.) Si elle ſe perd par fortune de mer, & que le Navire arrive à bon port, cette perte forme un objet d'avarie groſſe, parce qu'elle a été occaſionnée pour le ſalut commun.

§. 6. Navire qui fait échelle pour être radoubé.

Si le Vaiſſeau qui ſe trouve, par force majeure, hors d'état de continuer ſa navigation, ſe refugie dans un Port où il ſoit radoubé; les frais de radoub & de ſéjour entrent-ils en avarie groſſe?

La Loi 6, ff. *de Leg. Rhod.*, décide que non. Un Navire alloit à Oſtie. Pendant la route, il fut exceſſivement battu de la tempête. *Navis adversâ tempeſtate depreſſa.* Le tonnerre lui brûla ſes agrès, ſon arbre & ſon antenne: *Ictu fluminis deuſtis armamentis, & arbore, & antennâ.* Dans cette triſte ſituation il relâcha à Hippone: *Hipponem delata eſt.* Là on le radouba, on acheta à la hâte de nouveaux agrès: *ibique tumultuariis armamentis ad præſens comparatis.* On remit à la voile; on arriva à Oſtie, où la cargaiſon qui étoit intacte, fut conſignée. *Oſtiam navigavit, & onus integrum pertulit.* On demanda ſi les Chargeurs devoient contribuer au dommage ſouffert par le Navire, & au radoub qui avoit été fait. *Quæſitum eſt an ii, quorum onus fuit, nautæ pro damno conferre debeant?* Le Juriſconſulte répondit que non: *reſpondi, non debere*: car, dit-il, la dépenſe faite à Hippone eut plutôt pour objet de réparer le Navire, & de le mettre en état de continuer ſon voyage, que de conſerver les marchandiſes. *Hunc enim ſumptum, inſtruendæ magis navis, quàm conſervandarum mercium gratiâ factum eſſe.*

Vid. Faber, *ad dictam Legem.* Vinnius, *eod.*, *pag.* 266. Duarenus, *ad Legem Rhodiam*, *cap.* 3, *pag.* 1301. Kuricke, *pag.* 774. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8. Devicq, *n.* 13. Roccus, *de navib.*, *not.* 59. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 41. Tous ces Auteurs répetent la déciſion de la Loi, & y conforment leur doctrine.

Le

Le même principe ſemble avoir dicté l'art. 11, tit. du Fret. *Si le Maître eſt contraint de faire radouber ſon Vaiſſeau pendant le voyage, le Chargeur ſera tenu d'attendre ou de payer le fret entier.* L'Ordonnance ne ſoumet point le Chargeur à contribuer aux dépenſes du radoub, ou faites à l'occaſion du radoub. On trouve la même déciſion dans les Jugemens d'Oleron, *art.* 4.

Voici cependant comme parle Jean-Pierre Ricard, *Négoce d'Amſterdam, pag.* 280. » Lorſqu'un Navire eſt forcé par la » tempête, d'entrer dans un Port pour réparer le dommage » qu'il a ſouffert, s'il ne peut pas continuer ſon voyage ſans » courir le riſque de ſe perdre entiérement, on porte en avarie » groſſe les gages & la nourriture de l'Equipage depuis le » jour qu'il a été réſolu de chercher un Port pour radouber » le Navire, juſqu'au jour de ſon départ du même Port, » avec tous les frais de la décharge & recharge, droits d'an- » crage, de pilotage, & tous autres droits *& frais cauſés par cette* » *néceſſité* ».

Telle eſt à-peu-près la Juriſprudence de notre Amirauté. Un Navire maltraité par la tempête, mis hors d'état de continuer ſa navigation, ſans courir riſque de périr, relâche dans le premier Port pour être radoubé. Le temps qu'il y paſſe, les frais de décharge & de recharge, les ſalaires & la nourriture de l'Equipage : tout cela eſt admis, au lieu du reſte, en avarie groſſe.

Mais on n'y admet ni les frais de radoub, ni le coût des réparations, ni le prix des mâts, voiles & autres agrès qu'il a fallu acheter. Si cependant il y avoit excès dans la valeur de tous ces objets, ſoit par la rareté des Ouvriers, ſoit par la cherté des bois, agrès & autres matériaux, le ſurcroît de prix entreroit en avarie groſſe.

Il eſt vrai que la Loi ci-deſſus citée, eſt contraire à notre Juriſprudence. Mais ſi le Navire maltraité par la tempête n'étoit pas radoubé dans le lieu de la relâche, il reſteroit innavigable : ce qui porteroit le plus grand préjudice à la car-

gaiſon. Il s'agit donc ici d'une dépenſe faite *pour le bien & ſalut commun.*

J'ai vu une Sentence rendue par l'Amirauté du Havre, le 24 Décembre 1764, qui l'avoit ainſi décidé; & l'on m'a aſſuré que tel eſt l'uſage des autres Amirautés du Royaume.

§. 7. Dommage ſouffert pour fuir l'ennemi.

» Les ancres & les effets abandonnés pour le ſalut com-» mun, par chaſſe d'Ennemis ou de Pirates, ſont avaries » groſſes ». *Art.* 6, *tit. des Avaries. Art.* 1, *tit. du Jet.* Conſulat, *ch.* 107 *&* 109. *Statut de Marſeille*, *lib.* 4, *cap.* 30. Targa, *cap.* 77, *n.* 6. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 28.

Frais de Convoi.

Tout ce qui eſt donné dans le cours de la navigation pour ſe faire convoyer, eſt auſſi avarie groſſe. *Vide* Targa, *cap.* 48.

Voici un cas ſur lequel je fus conſulté. Pierre Bouſquet, Capitaine de la Pinque *St. Pierre*, Jean-Sebaſtien Sermet, Capitaine du Vaiſſeau *St. Jerôme dit le Chipriot*, & Joſeph Bonnet, Capitaine de la Tartanne *Jeſus-Maria Ste. Anne*, ayant touché en Chypre, ne pouvoient pourſuivre leur voyage juſques à Acre, lieu de leur deſtination, par la crainte de deux Corſaires Anglois, qui étoient ancrés dans un Port de la même Iſle; & de plus, ils furent avertis qu'au parage d'Acre, il y avoit deux autres Corſaires qui croiſoient. Une Caravelle du Grand-Seigneur promit de les eſcorter, moyennant 890 piaſtres; de quoi le ſieur Aſtier, Conſul François, leur expédia un Certificat, le 29 Septembre 1758.

Sous cette eſcorte, ils arriverent à Acre, & le 16 Octobre de la même année, ils préſenterent au Conſul de Seyde, une Requête en Réglement d'avarie groſſe.

Les Conſignataires prétendirent que c'étoit là une avarie ſimple, dont l'objet avoit été d'accélérer le voyage, & d'épargner les frais d'un plus long ſéjour en Chypre.

Par Sentence du 18 du même mois d'Octobre, le Conſul ordonna que le préſent fait au Commandant de la Caravelle, & les frais de l'inſtance, ſeroient régalés au ſol la livre, tant ſur les marchandiſes, que ſur les Bâtimens. Je fus d'avis que

cette Sentence étoit juſte, attendu que ladite dépenſe avoit eu pour objet le ſalut commun.

Refuge ſous une citadelle.

Lorſque pour éviter l'Ennemi, le Navire s'arrête dans un Port, ou ſous le canon d'une citadelle, la dépenſe faite pendant ce ſéjour forcé, entre en avarie groſſe. *Suprà ſect.* 34.

Dérouiement pour fuir l'ennemi.

Je crois qu'il doit en être de même, ſi, par la crainte des Ennemis, on déroute, & qu'on prenne un chemin plus long. *Infrà ch.* 13, *ſect.* 15.

Frais pour recouvrer le Navire abandonné par la crainte de l'ennemi.

Les frais pour recouvrer le Navire qu'on avoit abandonné de peur d'être fait Priſonnier ou Eſclave, entrent en avarie groſſe, quand même l'abandon auroit été fait par erreur, pourvu que la crainte eût été bien fondée. Targa, *cap* 60, *pag.* 257.

§. 3.

Dommage ſouffert par le feu de l'ennemi.

Le 19 Juillet 1762, le Capitaine Louis Simon, commandant la Frégate *la Modeſte*, dont le Marquis de Roux étoit Propriétaire, partit du Cap François. Le 14 Septembre ſuivant, étant à quatre lieues de diſtance du Cap Spartel, il rencontra un Corſaire Anglois, auquel il fut obligé de préſenter le travers. Le combat fut *très-vif*. Il y eut *pluſieurs hommes tués, & nombre de bleſſés*. La Frégate du Capitaine Simon fut *beaucoup endommagée* dans ſes voiles, mâts & agrès. Le corps du Bâtiment reçut divers boulets, & entr'autres un à fleur d'eau. Le Capitaine Simon s'étant fait quitter, ſe refugia à Tariffe, où il ſe radouba &c.

Conſulté de la part du Marquis de Roux, je répondis que le dommage occaſionné à la Frégate par le feu de l'Ennemi, étoit une avarie ſimple. La rencontre des Ennemis eſt une *fortune de mer*, tout comme l'écueil ou la tempête.

Si pour ſe tirer de ces mauvais pas, le Capitaine fait jet, ou quelqu'autre *opération volontaire & néceſſaire*, qui lui occaſionne un dommage utile, ce dommage ſera avarie groſſe; car, comme l'obſervent nos Auteurs, » la contribution doit » être des dommages faits *ab intra*, que ceux qui ſont dans » le Navire ont délibéré, qu'ils ont *fait & exécuté par eux-* » *mêmes* ». Cleirac, ſur les Jugemens d'Oleron, *art.* 9, *n.* 5, *pag.* 50. *Damnum ob quod contributio facienda eſt, tale eſſe*

debet, ut voluntariè ſit illatum, id eſt, voluntario hominis facto, qui illud eligerit ut res aliorum ſervarentur. Caſaregis, *diſc.* 121, *n.* 3. *Avaria miſta è quando s'inciampa in un infortunio, e per ſoſtrarſi, convien contribuir in alcun eſpeſa che dipende da negociato volontario.* Targa, *pag.* 256.

Mais, ſi pendant qu'on eſt engagé dans ce mauvais pas, on ſouffre *de dehors* quelque dommage, ſoit par la force de la tempête, ſoit par le talonage ſur le roc, ſoit par le canon de l'Ennemi, un pareil dommage eſt avarie ſimple, parce qu'il eſt purement fatal.

Voici comme parle Cleirac en l'endroit cité. » Mais, dit-il, » ce qui vient de dehors, *ab extra*, comme le dommage » cauſé par les vents, par la tempête, ou par la foudre, ou » par les Pirates, c'eſt tout avarie ſimple qui n'entre pas en » contribution ».

Le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 4, met au rang des avaries ſimples, tout » dommage qui procede de fortune de » mer, mauvais temps, ou pour avoir le Navire fait eau, touché, » *abordé par les Pirates, tiré à coup de canon* ».

Carlo-Targa, *pag.* 322, *ch.* 77, *n.* 5, s'explique en ces termes : » Entra in contributione la ſpeſa fatta per la difeſa » della nave, e merci in combattimento, e queſto è giuſto : » ſtante che la deliberatione di ſperimentare le forze per com- » mune difeſa, è ſpecie di germinamento. Ma nè più nè » meno, quando alcun vaſcello é aſſalito da inimici, e ſi dif- » fende, è devuto il conſumo, & non il danno, ſe ne ſe- » guiſſe per riſtorarlo ; perche ancora ſe qualche merce ſi » damnificaſſe combattando, non ſe gli riſtora il damno. Il » che ſi ricava dalli uſi ».

Kuricke, ſur le Droit Hanſéatique, *tit.* 14, *art.* 3, *pag.* 824, rapporte un Jugement, qui décida que le dommage occaſionné par le canon de l'Ennemi, n'eſt point avarie groſſe. *Armamenta navis & inſtrumenta in conflictu cum piratis depravata, in avariam non veniunt, ſed damnum hoc à nauclero & exercitoribus ſarciendum eſt.* Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 43, atteſte la même maxime &c.

Le Marquis de Roux ſe ſoumit à cette déciſion, à laquelle je perſiſte, malgré l'avis contraire de M. Valin, *art.* 6, *tit. des Avaries, pag.* 156. Je l'avois ainſi décidé en 1758, lorſque je rempliſſois le Tribunal de notre Amirauté pendant l'abſence de M. le Lieutenant.

» Les dommages arrivés aux marchandiſes . . . . *par priſe*, » ſont avaries ſimples pour le compte des propriétaires ». *Art.* 5, *tit. des Avaries. Ibiq.* Valin. §. 9. Priſes.

Quod prædones abſtulerint, eum perdere cujus fuerit, dit la Loi 2, ff. *de Leg. Rhod.*

Si mercatoribus in mari bona ſua auferantur, uni plura, alteri pauciora, quilibet proprium damnum ferre debet; & ii qui nullum damnum perceperunt, ut & nauclerus ratione navis, nihil illis quibus bona ablata ſunt, contribuere tenentur, niſi antèà aliter inter eos pactum fuerit. Jus Hanſeat., *tit.* 8, *art.* 4.

» Si le Pillard dérobe portion de la marchandiſe, & qu'il » laiſſe aller le reſte, ce qui eſt dérobé n'eſt avarie; car la » perte tombe ſur celui à qui elle appartient : *qui perd, perd* ». Guidon de la Mer, *ch.* 6, *art.* 1. Cleirac, *pag.* 50, *n.* 5. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 21.

» Les choſes données par compoſition aux Pirates pour le » rachat du Navire & des marchandiſes . . . . . ſont avaries » groſſes ». *Art.* 6, *tit. des Avaries; art.* 20, *tit. du Fret.* Rachat.

Si navis à Piratis redempta ſit, omnes contribuere debent. L. 2, §. 3, ff. *de Leg. Rhod.*

Le Conſulat de la Mer, *ch.* 227, 228, 229 & 287, veut que ſi le Navire eſt pris, ou s'il eſt en danger de l'être, le Capitaine puiſſe, de l'avis de ſon Equipage, *convenir* avec le Pirate *d'une certaine ſomme d'argent*, ou d'une *certaine quantité de marchandiſes*, pour être relâché, & avoir la liberté de continuer ſon voyage. L'argent ou les effets ainſi donnés pour le ſalut commun, entrent en avarie groſſe.

On trouve la même déciſion dans le Guidon de la Mer; *ch.* 6, *art.* 1 & 7. Cleirac, *pag.* 50, *n.* 7. Lubeck, *cap.* 2,

n. 6 & 10. Veytſen & Gloſ., §. 15. Kuricke, *pag.* 775. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 5. Targa, *cap.* 77, *n.* 3. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 22 & 73.

Si pour l'Aſſurance du rachat on donne un ôtage, l'indemnité due à cet ôtage entrera également en avarie groſſe. Veytſen & Loccenius *aux endroits cités.* Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 25. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 20.

Si le Capitaine pris, fait enſorte que le Capteur ſe contente d'une partie de la cargaiſon, la perte ſoufferte enſuite de cet *accord*, entrera en avarie groſſe. Veytſen & Gloſ., §. 14. Vinnius, *ſur la Loi* 2, §. 3, ff. *de Leg. Rhod.*, *pag.* 218. Kuricke, *pag.* 776. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 16. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 27 & 72.

Si un Navire étant arrêté ſur le fondement que la cargaiſon appartient à l'Ennemi, le Capitaine a le moyen de perſuader au capteur que tout n'eſt pas hoſtile, la partie des marchandiſes hoſtiles, conſervées par cette ruſe de guerre, devra contribuer à celle qui aura été confiſquée. Straccha, *de nautis*, *part.* 5, §. 5, *pag.* 453, & dans ſon Traité *de aſſecur.*, *gl.* 7, §. 5. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 62 (*).

(*) J'ai avancé ci-deſſus, *ſection* 21, §. 10, *pag.* 476, qu'il étoit défendu aux Corſaires François de rançonner les Navires par eux pris, à moins que les circonſtances ne leur permiſſent point de les amariner. J'ai cité la Déclaration de 1778, & l'Arrêt du Conſeil de 1780. Cet endroit de mon Ouvrage étoit imprimé, lorſqu'en Décembre 1782, j'ai reçu la nouvelle *Ordonnance*, rendue le 30 Août précédent. » Sa » Majeſté (y eſt-il dit) a reconnu que les Armateurs & les Capitaines » éludent ſans ceſſe, ſous divers prétextes, les diſpoſitions de cet Arrêt » (de 1780), & qu'il en réſulte une diminution conſidérable dans les » avantages qu'on doit attendre de la courſe, & une perte réelle de bénéfices, » tant pour les Intéreſſés aux armemens, que pour les Gens de mer » qui y ſont employés, & les Invalides de la Marine. Sa Majeſté a » jugé qu'une défenſe abſolue de rançonner, dans quelque cas que ce » ſoit, pouvoit ſeule faire ceſſer des abus auſſi préjudiciables, & elle » a en conſéquence ordonné & ordonne ce qui ſuit :

» *Art.* 1. Les Armateurs, Capitaines ou Commandans des Bâtimens

Tous les frais faits de bonne foi pour parvenir à faire relâcher le Navire, entrent en avarie groſſe, s'il eſt remis en liberté. Frais pour parvenir à être relâché.

Ricard, *Négoce d'Amſterdam*, *pag.* 279, dit que » ſi un » Navire eſt pris par force, & conduit dans quelque Port, » & que l'Equipage y reſte deſſus pour le garder & le ré- » clamer, non ſeulement les frais de la réclame entrent » en avarie groſſe, mais auſſi les gages & la dépenſe de l'E- » quipage pendant le temps que le Navire a demeuré en » arrêt ».

C'eſt ainſi que la queſtion a été décidée parmi nous, toutes les fois qu'elle s'eſt préſentée. *Suprà ſection* 22, *infrà ſect.* 45.

§. 10. Arrêt de Prince.

Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 59, *& diſc.* 121, *n.* 8, dit que les impenſes faites pendant l'arrêt de Prince, ſont avaries ſimples. Mais l'article 7, *tit. des Avaries*, établit à ce ſujet une diſtinction dont j'ai parlé *ſuprà ſection* 30, *n.* 5.

§. 11. Peſte.

Si le Navire ſuſpect de peſte, eſt rejetté des Ports où il ſe préſente, le dommage qu'il ſouffre, eſt-il avarie ſimple, ou avarie groſſe ? Voici un cas ſur lequel je fus conſulté. Le Capitaine Jean-Baptiſte Mourardou, commandant le Senaut *la Vierge de Grace*, étoit ancré à Satalie, où il eſtivoit des marchandiſes pour Marſeille. Le 31 Mai 1772, il mourut de la peſte. Deux Matelots furent enlevés par la même maladie. François Gilly, Capitaine

---

» des Sujets de Sa Majeſté, armés en courſe, *ne pourront à l'avenir*, » *dans aucun cas*, *ni ſous quelque prétexte que ce puiſſe être*, *rançonner* » *à la mer aucuns Bâtimens ennemis*, *ni aucunes marchandiſes*, étant à » bord deſdits Bâtimens.

» *Art.* 2. Ne pourront de même leſdits Armateurs, Capitaines ou Com- » mandans, prendre aucun ôtage, ni recevoir des Bâtimens ennemis aucun » écrit, ou autre engagement qui puiſſe être ſuſpecté de provenir de » conventions déguiſées pour cauſe de rançons, &c. ».

Mais par cette Ordonnance, il n'eſt pas défendu aux Capitaines François de ſe rédimer des mains de l'Ennemi, qui voudra bien les admettre au rachat.

en Second, prit le commandement du Senaut. Comme les balles de laine qu'on apportoit de terre étoient peſtiférées, les Gens du bord refuſerent de les recevoir, & mirent à la voile.

Se trouvant au travers du Cap Celidonia, le Navire beaucoup fatigué par le vent, eut une voie d'eau. On relâcha à Rhodes pour ſe radouber, & ſe pourvoir de victuailles. Un Novice étant deſcendu à l'entrepont, fut attaqué du mal contagieux. Le Capitaine Gilly fut à terre faire ſon rapport au Conſul François, & lui demander du ſecours; mais les gens du Pays obligerent ce Capitaine de retourner à bord, ménaçant de tirer ſur ſon Navire, s'il ne partoit. Le Novice atteint de la peſte mourut. On n'eut pas la permiſſion de l'inhumer dans l'Iſle. On offroit un préſent de 300 piaſtres pour être admis à faire quarantaine à terre. On obtint avec peine quelques proviſions. Il fallut partir. On alloit ſe refugier à Stancho. Deux Barques parurent. On crut que c'étoit des Fourbans. Le Canonnier deſcendit dans l'entrepont pour prendre les choſes néceſſaires à la défenſe. Il fut attaqué du mal contagieux. On arriva à Stancho, où le Capitaine fit ſon rapport pardevant le Vice-Conſul François. Un préſent de 200 piaſtres procura la permiſſion de mettre les malades à terre, de louer une maiſon de campagne, de décharger le Bâtiment, & d'expoſer à l'air les marchandiſes. Le Canonnier mourut. On prit des journaliers pour les opérations qui étoient à faire. Enfin, ayant appris que la peſte avoit ceſſé à Satalie, le Senaut y retourna pour y prendre ſon entier chargement.

Il fut queſtion de ſavoir, ſi toutes les dépenſes faites à ce ſujet étoient avaries groſſes. Mon avis fut pour l'affirmative, attendu que le ſalut commun en avoit été l'objet. (Dans la Section 17 du préſent Chapitre, j'ai parlé du Navire du Capitaine Chataud, brûlé pour cauſe de peſte; & dans la Section 16, j'ai rapporté l'accident arrivé au Vaiſſeau du Capitaine Vanſtock, Hollandois.)

Le

§ 12. Déradement.

Le déradement occaſionné par tempête, eſt avarie ſimple. Ainſi jugé par Sentence rendue par notre Amirauté le 20 Novembre 1751, en faveur des ſieurs Leclerc pere & fils. Il s'agiſſoit d'un déradement de 100 jours, arrivé à Saphi. On admit ſeulement en avarie groſſe le cable coupé à cette occaſion.

§. 13. Feu du Ciel.

Le dommage arrivé par le feu du Ciel eſt avarie ſimple. L. 6, ff. *de Leg. Rhod.* Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 24. Cleirac, *pag.* 263. Kuricke, *pag.* 773. Roccus, *de navib. not.* 59. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 54. Valin, *tom.* 2, *pag.* 150.

Feu aux laines.

Au ſujet du feu pris aux laines eſtivées dans le Navire, voyez *ſuprà la ſection* 17, §. 4, *pag.* 436.

§. 14. Mort des Eſclaves.

La mort des Eſclaves eſt avarie ſimple, ſi elle arrive par maladie, par déſeſpoir, ou par fortune de mer. *Servorum qui in mari perierunt, non magis æſtimatio facienda eſt, quàm ſi ægri deceſſerint, aut aliqui ſe ſe præcipitaverint.* L. 2, §. 5, ff. *de Leg. Rhod. Ibiq.* Peckius & Vinnius, *pag.* 288. Kuricke, *pag.* 787.

Mais cette eſpece d'avarie n'eſt point à la charge des Aſſureurs. *Vide ſuprà ſection* 10, *pag.* 394, où j'ai parlé de la mort & de la révolte des Negres.

§. 15. Maladie des Mariniers.

» Le Matelot qui tombera malade pendant le voyage, ſera » panſé *aux dépens du Navire* ». *Art.* 11, *tit. de l'Engagement.* Jugemens d'Oleron, *art.* 7. *Ibiq.* Cleirac, *pag.* 33. Ancienne Ordonnance de la Hanſe Teutonique, *art.* 45. Nouvelle Ordonnance de la Hanſe, *tit.* 14, *art.* 2. Ordonnance de Wisbuy, *art.* 19.

Le Capitaine d'un Navire tomba malade au Cap François. Il fut traité dans une maiſon par un Médecin & un Chirurgien du Pays. Sentence rendue par notre Amirauté, le 13 Septembre 1750, qui admit le compte des frais de maladie, dans lequel étoient compris les honoraires du Médecin & du Chirurgien, les ſalaires d'une Garde &c., ſi mieux les Armateurs n'aimoient que le tout fût liquidé par Experts.

Salaires pendant la maladie.

L'Ordonnance de la Marine, *art.* 11, *tit. de l'Engagement*, veut que le Marinier qui tombe malade pendant le voyage,

ſoit *payé de ſes ſalaires.* La même déciſion ſe trouve dans les Jugemens d'Oleron, & autres anciennes Ordonnances que je viens de citer.

Telle eſt la diſpoſition du Droit commun. *Servire nobis intelliguntur, etiam hi quos curamus ægros, qui cupientes ſervire, propter adverſam valetudinem impediuntur.* L. 4, §. 5, ff. *de ſtatu liber.*

Qui operas ſuas locavit, totius temporis mercedem accipere debet, ſi per eum non ſtetit, quominùs operas præſtet. L. 38, ff. *locati.* Anſaldus, *liv.* 9, *Reſp.* 24, *pag.* 342. Meynard, *liv.* 3, *ch.* 13. Papon, *liv.* 6, *tit.* 12, *art.* 12, *pag.* 387. Deſpeiſſes, *tom.* 1, *pag.* 94, *n.* 11. Boniface, *tom.* 1, *pag.* 499, 501; *tom.* 4, *pag.* 527.

La Déclaration du 28 Décembre 1728, défend aux Capitaines » de laiſſer aucun Matelot de leur Equipage dans les » Pays Etrangers, à l'exception de ceux qui ſeront hors d'état » d'être embarqués pour raiſon de maladie, leſquels ils pourront laiſſer dans leſdits Pays Etrangers ».

L'Ordonnance du premier Août 1745, *art.* 3, porte que » les Capitaines, Maîtres ou Patrons qui laiſſeront dans les » Hôpitaux, des gens de mer qui auront été débarqués malades, ſeront tenus de pourvoir aux frais des maladies contractées pendant le voyage, & à la dépenſe néceſſaire pour » mettre leſdits gens de mer en état de ſe conduire chez eux, » ou pour fournir, en cas de mort, aux frais de leur enterrement; ils dépoſeront pour cet effet une ſomme ſuffiſante, ou donneront une caution ſolvable qui fera la ſoumiſſion aux Bureaux des Claſſes, ou dans les Chancelleries des Conſulats, de ſatisfaire auxdites charges ». Pareilles dépenſes ſont avaries ſimples pour compte du Navire.

Les Matelots ainſi laiſſés malades en Pays Etranger, quoique ſoignés & reconduits (*) aux dépens des Armateurs, n'ont

(*) » Les Officiers Mariniers & Matelots congédiés dans les Pays » étrangers, & dans les Ports du Royaume qui pourront être renvoyés

pas moins leurs ſalaires à prétendre, tout comme s'ils euſſent continué le voyage. C'eſt encore là un objet d'avarie ſimple.

Un Matelot fut laiſſé malade dans l'Hôpital du Cap François. Retabli en bonne ſanté, il revint à Marſeille. Il demanda ſes ſalaires à plein, ſur le fondement de l'art. 11, *tit. de l'Engagement.* On lui oppoſoit que cet article regarde les Mariniers qui reſtent malades dans le bord, & non ceux qu'on laiſſe à terre. Sentence du 17 Avril 1750, rendue par notre Amirauté, qui donna gain de Cauſe à ce Matelot.

Etienne Laugier, Lieutenant du Vaiſſeau *la Vierge de Grace*, tomba dangereuſement malade au Cap François. Le Capitaine lui remit ſes hardes, ſes ſalaires courus juſqu'alors, & un mois de plus; de quoi le Capitaine fut déchargé ſur le rôle d'Equipage par le Commiſſaire des Claſſes. Le Vaiſſeau partit. Quelque temps après, Laugier revint en France, & préſenta Requête contre le Capitaine, en condamnation de 72 liv. pour reſte de ſes ſalaires courus juſqu'à l'arrivée du Vaiſſeau à Marſeille.

On lui oppoſoit que dès le moment que ſes ſalaires juſques au jour de ſa maladie, & un mois de plus, lui avoient été comptés, il avoit ceſſé d'être de l'Equipage, & que le Réglement de 1743 dérogeoit à l'article 11, *tit. de l'Engagement des Matelots.* Laugier répondoit que cet article n'étoit point abrogé; que ſi le Réglement de 1743 avoit ordonné le payement des ſalaires échus & un mois en ſus, en faveur

---

» par mer à leur département, ne ſeront point payés de la conduite, » s'ils peuvent gagner des ſalaires dans les Navires où ils ſeront em- » barqués; & s'ils y ſont reçus ſeulement ſur le pied de Paſſagers, les » Capitaines des Navires d'où ils auront été débarqués, ſeront tenus » de payer les frais de leur ſubſiſtance & de leur paſſage, au prix dont » ils conviendront avec les Capitaines qui les recevront ». *Déclaration du premier Août* 1743. Art. 5.

des Mariniers malades, c'étoit pour ne pas les laiſſer ſans ſecours dans un Pays Etranger.

Sentence du 15 Mai 1750, rendue par notre Amirauté, qui condamna le Capitaine au payement des 72 liv. demandées, & aux dépens.

Au reſte, ſi un Marinier étoit laiſſé à terre pour cauſe de maladie procédant de ſon inconduite, on pourroit lui refuſer tout ſalaire, attendu que par ſa faute il ſe ſeroit rendu inhabile à remplir ſes engagemens. *Ordonnance de* Wisbuy, *art.* 62. Kuricke, *pag.* 822. Cleirac, *pag.* 29, *n.* 24.

Matelots bleſſés. Tout ce qui vient d'être dit au ſujet du Matelot qui tombe malade pendant le voyage, s'applique au Matelot qui a été *bleſſé au ſervice du Navire.* Art. 11, *tit. de l'Engagement.*

» S'il eſt bleſſé en combattant contre les Ennemis ou les » Pirates, il ſera panſé *aux dépens du Navire & de la car-* » *gaiſon* ». Art. 11, *tit. de l'Engagement ;* art. 6, *tit. des Avaries.* Jugemens d'Oleron, *art.* 7. *Ibiq.* Cleirac, *pag.* 33. Droit Hanſeatique, *tit.* 14, *art.* 3. Veytſen & Gloſ., §. 16. Peckius & Vinnius *ad L.* 2, §. 2 *de Leg. Rhod.*, *pag.* 213. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 19.

» Mais s'il eſt bleſſé à terre, y étant deſcendu ſans congé, il ne » ſera point panſé aux dépens du Navire, & il pourra être » congédié, ſans ne pouvoir prétendre que ſes loyers, à pro- » portion du temps qu'il aura ſervi ». *Art.* 12, *tit. de l'Engagement.* (*Vide* l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 18. Kuricke, *pag.* 821.)

Matelot qui reſte impotent. Autrefois on accordoit, aux dépens du Navire & de la cargaiſon, une penſion viagere, ou autre indemnité au Matelot, qui, bleſſé au ſervice du Navire, ou en combattant contre l'Ennemi, reſtoit impotent. *Ancienne Ordonnance Hanſéatique*, *art.* 35. *Nouvelle Ordonnance Hanſéatique*, *tit.* 14, *n.* 3. *Ibiq.* Kuricke, *pag.* 786. Cleirac, *pag.* 31. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 44. Lubeck, *cap.* 2, *n.* 6. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 11, *pag.* 1003.

Aujourd'hui le Roi leur accorde la *demi-ſolde* ſur les fonds

des Invalides. *Ordonnance du* 15 *Mai* 1756. *Ordonnance du* 28 *Mars* 1778, *art.* 15.

» Les Matelots pris dans le Navire & faits Eſclaves, ne » pourront rien prétendre contre les Maîtres, les Propriétaires » ni les Marchands pour le payement de leur rachat ». *Art.* 16, *tit. de l'Engagement.* Matelot fait eſclave.

» Mais, ſi aucun d'eux eſt pris, étant envoyé en mer, ou » à terre, pour le ſervice du Navire, ſon rachat ſera payé » aux dépens du Navire; & ſi c'eſt pour le Navire & la car- » gaiſon, il ſera payé aux dépens de tous les deux, pourvu » qu'ils arrivent à bon port : le tout néanmoins juſques à » concurrence de 300 liv., ſans préjudice de ſes loyers ». *Art.* 17, *même titre. Ibiq.* Valin. Cette ſomme de 300 liv. ſeroit aujourd'hui trop modique; & ſi le cas ſe préſentoit, l'eſprit de l'Ordonnance porteroit les Juges à prononcer une ſomme relative à la valeur actuelle des choſes.

Le Conſulat de la Mer, *ch.* 125; le Droit Hanſéatique, *tit.* 14, *art.* 2; l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 19, & l'Ordonnance d'Henry III *de* 1584, *art.* 76, décident en général, que les ſalaires des Matelots morts pendant le voyage, ſont dûs à ſes héritiers; mais cela reçoit les modifications ſuivantes. Matelot mort pendant le voyage.

» Les héritiers du Matelot engagé par mois, qui décédera » pendant le voyage, ſeront payés des loyers juſqu'au jour » de ſon décès. *Art.* 13, *tit. de l'Engagement.*

» La moitié des loyers du Matelot engagé par voyage, ſera » dû, s'il meurt en allant, & le total, ſi c'eſt au retour; & » s'il naviguoit au fret ou au profit, ſa part entiere ſera ac- » quiſe à ſes héritiers, pourvu que le voyage ſoit commencé ». *Art.* 14, *même titre. Ibiq.* Valin.

Si le Matelot, mort pendant le voyage, avoit été engagé pour la traverſée, la ſomme entiere qui lui auroit été promiſe ou comptée, ſeroit acquiſe à ſes héritiers. Un Matelot s'étoit engagé à la Martinique pour le voyage juſqu'à Marſeille, moyennant 300 liv. qui lui avoient été payées. Il

mourut peu de jours après le départ. Le Capitaine vouloit retenir ſur les effets du défunt, la demi des ſalaires payés. Sentence du 31 Juillet 1753, rendue par notre Amirauté, qui débouta le Capitaine de ſa Requête, avec dépens. M. Maſſel plaidoit pour les héritiers, auxquels tous les effets du défunt furent délivrés ſans aucune déduction.

Matelot tué dans le combat.

» Les loyers du Matelot tué en défendant le Navire, ſe-
» ront entiérement payés comme s'il avoit ſervi tout le voyage,
» pourvu que le Navire arrive à bon port ». *Art.* 15, *tit. de l'Engagement.*

M. Valin ſur cet article obſerve, avec raiſon, qu'on doit de plus donner aux héritiers du défunt ſa part aux priſes faites pendant toute la croiſiere. Car ceux qui meurent dans le combat, *per gloriam vivere intelliguntur.*

Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 14, dit que les frais de ſépulture entrent en avarie groſſe, ſi le défunt a été tué ou bleſſé à mort, en combattant contre les Ennemis ou les Pirates.

§. 16. Frais pour entrer dans un Havre ou Riviere.

» Les frais de la décharge pour entrer dans un Havre
» ou dans une Riviere, ſont avaries groſſes ». *Art.* 6, *tit. des Avaries.*

Suivant l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 56, le Navire ſupportoit les deux tiers de cette dépenſe, & la cargaiſon un tiers.

» Mais il faut noter que les frais de la décharge pour en-
» trer dans un Havre ou dans une Riviere, ne doivent en-
» trer en avarie groſſe, que lorſqu'ils ſont cauſés par une né-
» ceſſité indiſpenſable pour prévenir la perte du Navire & de
» la cargaiſon ». Ricard, *Négoce d'Amſterdam*, *pag.* 280. Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 145. (*Vide ſuprà* §. 1, où je parle de la Chaloupe chargée, qui périt.)

§. 17. Abordage.

C'eſt au titre *des Avaries*, que l'Ordonnance parle de *l'abordage des Vaiſſeaux.* En effet, cet accident n'occaſionne pour l'ordinaire que de ſimples dommages; mais quelquefois le bris & le naufrage en ſont la ſuite funeſte. *Vid. ſuprà*

sect. 14 *du préſent Chapitre* ; *& infrà ch.* 19, *ſect.* 16. Dans ce dernier endroit, je parlerai des preſcriptions en matiere d'abordage.

SECTION XLII.

Des choſes ſujettes à la contribution, ou pour leſquelles on doit contribuer.

§. 1. Tout ce qui ſe trouve dans le Navire.

En regle générale, tout ce qui eſt dans le Navire, forme activement & paſſivement l'objet de la contribution, quand même ce ſeroit une choſe de très-petit poids & de grande valeur, tels que les bijoux : *Gemmæ & margaritæ.* L. 2, §. 2, ff. *de Leg. Rhod. Ibiq.* Vinnius, *pag.* 211. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 4. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 17. Lubeck, *cap.* 2, *n.* 5. Veytſen, §. 13. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 4. Corvinus, *de naufragio*, *pag.* 91. Plus une choſe eſt précieuſe, plus il eſt de l'intérêt du Propriétaire, que le Navire dans lequel elle ſe trouve, ne périſſe pas.

§. 2. Effets dont il n'y a point de connoiſſement.

» Les effets dont il n'y aura point de connoiſſement, ne » ſeront point payés, s'ils ſont jettés ; & s'ils ſont ſauvés, » ils ne laiſſeront pas de contribuer ». *Art.* 12, *tit. du jet.* Le Conſulat de la Mer, *ch.* 98, 112, 113, 184 & 254, renferme la même déciſion. Targa, *cap.* 29. Caſaregis, *diſc.* 72.

M. Valin obſerve que la regle établie par cet article 12, *tit. du Jet*, peut recevoir quelques modifications : comme ſi le Capitaine preſſé de partir, avoit omis de ſigner les connoiſſemens qu'on lui avoit préſenté, ou ſi les effets étoient énoncés dans ſon Livre de bord, ou dans ſon *Brieu.*

§. 3. Effets ſur le tillac.

» Ne pourra être demandé contribution pour le payement » des effets qui étoient *ſur le tillac*, s'ils ſont jettés ou en- » dommagés par le jet, ſauf au Propriétaire ſon recours » contre le Maître ; & ils contribueront néanmoins, s'ils

» ſont ſauvés ». *Art.* 13, *tit. du Jet.* Conſulat de la Mer, *ch.* 183.

Le recours contre le Maître n'a pas lieu, ſi, du conſentement des Marchands, les effets avoient été placés ſur le tillac. *Art.* 12, *tit. du Capitaine.* Conſulat de la Mer *en l'endroit cité.*

Valin, *tom.* 2, *pag.* 189, dit que » la diſpoſition de l'ar-» ticle 13, *tit. du Jet*, n'a pas lieu à l'égard des Bateaux & » autres petits Bâtimens allant de Port en Port, où l'uſage » eſt de charger les marchandiſes ſur le tillac, auſſi bien que » ſous le pont ».

» Le Statut de Marſeille, *lib.* 4, *cap.* 20, *pag.* 462, permettoit de charger ſur couverte les chevaux, les beſtiaux, & les laines qui viennent de Barbarie. *Statuentes quod quælibet navis poſſit portare ſuprà coopertam equos & alias beſtias, & lanam, & boudrons, ſi navis veniret de partibus Barbariæ.*

Mais tout cela ſeroit bon pour diſculper le Capitaine envers les Propriétaires de pareils effets, & nullement pour faire entrer en avarie groſſe les marchandiſes jettées, qu'on auroit placées ſur le tillac ſans le conſentement des autres Chargeurs.

§. 4. Effets chargés par le Capitaine, ſans l'aveu de celui qui avoit affrété le Navire *per averſionem.*

J'ai affrété un Navire *cap & queue*, à condition que le Capitaine n'y chargera que mes ſeules marchandiſes. Malgré ce pacte, il y charge clandeſtinement certains effets, qui, dans le cours du voyage, ſont jettés à la mer pour cauſe de tempête : ſuis-je obligé de contribuer à cette avarie ?

Il n'eſt pas douteux que le Propriétaire des effets jettés (& dont il y a connoiſſement) ne ſoit en droit de réclamer la contribution, tant vis-à-vis du Navire, que vis-à-vis des marchandiſes ſauvées ; ſauf ma garantie contre le Capitaine, le Navire & le Fret. Le tiers avoit ignoré mes accords. En contractant avec le Capitaine ; il avoit ſuivi la foi publique. Veytſen & Gloſ., §. 32. Kuricke, *tit.* 8, *art.* 4, *n.* 9, *pag.* 785. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 10. Caſaregis, *diſc.*

diſc. 46, *n.* 40. *Vide* mon Traité des Contrats à la groſſe, *ch.* 4, où je parle de l'action exercitoire.

§. 5. Effets chargés dans le cours du voyage.

Un Capitaine charge à cueillete. Il reçoit mes marchandiſes. Il part. Dans le cours du voyage, il reçoit d'autres marchandiſes, dont il fait enſuite jet. Je ne puis me refuſer à la contribution, ſoit parce qu'elle eſt due au nouveau Chargeur, ſuivant la diſpoſition du Droit commun, ſoit parce qu'il n'avoit pas été prohibé au Capitaine de profiter de l'occaſion d'achever la charge de ſon Navire. Veytſen & Gloſ., §. 29. Kuricke, *pag.* 785, *n.* 8. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 56.

Si le Capitaine avoit dérouté, ou fait des Echelles qui ne lui fuſſent pas permiſes, il ſeroit tenu des dommages-intérêts du premier Chargeur.

§. 6. Munitions de guerre & de bouche.

» Les munitions de guerre & de bouche, ne contribueront » point au jet, & néanmoins ce qui en ſera jetté, ſera payé » par contribution ſur tous les autres effets ». *Art.* 11, *tit. du jet.* En effet, pareilles munitions forment elles-mêmes la matiere & l'inſtrument du ſalut commun. Elles ſont deſtinées à nourrir l'Equipage, & à défendre le Navire.

Si qua conſumendi cauſâ impoſita forent, quo in numero eſſent cibaria, (*non veniunt in tributum.*) L. 2, §. 2, ff. *de Leg. Rhod. Ibiq.* Vinnius, *pag* 214. Kuricke, *tit.* 8, *art.* 4, *n.* 1, *pag.* 787. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 21. Lubeck, *cap.* 2, *n.* 13. Devicq, *n.* 31. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 7. Cleirac, *pag.* 46, *n.* 30. Peu importe que les proviſions de bouche appartiennent au Navire, ou aux Paſſagers : il ſuffit qu'elles ayent été embarquées pour être conſommées dans le voyage. Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 120 & 125.

D'où il ſuit, » qu'il ne faut pas mettre dans ce rang, les » grains, les vins & les autres choſes ſemblables, qui ne ſont » pas dans le Vaiſſeau pour y être conſommées, mais comme » des marchandiſes qu'on tranſporte d'un lieu en un autre ». Domat, *liv.* 2, *tit.* 9, *n.* 8.

En 1762, les Munitionnaires avoient chargé dans un Vaiſſeau Marchand 400 ſacs de blé pour la Garniſon de Toulon,

& le Roi s'étoit rendu reſponſable des fortunes de mer. Dans le cours du voyage, on fit jet de divers effets appartenans à des particuliers. Conſulté ſur ce cas, je répondis que les 400 ſacs de blé n'étant pas deſtinés à alimenter l'Equipage, ils devoient contribuer à l'avarie, ſauf aux Munitionnaires à demander au Roi (comme à tout autre Aſſureur), l'indemnité de la contribution à laquelle ils étoient ſoumis.

§. 7. Hardes des Matelots.

» Les hardes des Matelots ne contribuent point au jet .... » Mais ce qui en eſt jetté, eſt payé par contribution ». *Art.* 11, *tit. du Jet.*

Loyer des Matelots.

Les loyers des Matelots ne contribuent point au jet, Art. 11, *tit. du jet, ni à aucune* autre *avarie*, art. 20, *tit. de l'Engagement.* Conſulat de la Mer, *ch.* 281, 293. Lubeck, *cap.* 2, *n.* 14. Cleirac, *pag.* 47. La raiſon eſt, ainſi que l'obſerve M. Pothier, que les Matelots ayant payé de leurs perſonnes, pour les ſervices extraordinaires qu'ils ont rendu dans l'accident qui a donné lieu au jet, il eſt juſte qu'ils ayent cette prérogative de ne contribuer ni pour leurs loyers, ni pour leurs hardes.

Mais les Matelots contribuent *au rachat, à proportion de ce qui leur reſte dû de leur loyer*, Art. 20, *tit. de l'Engagement; art.* 20, *tit. du fret*; car le rachat n'eſt pas une avarie proprement dite; & il eſt convenable que les Mariniers ſupportent la peine de leur défaite.

Un Navire avoit été pris dans ſa route, & racheté ſur le champ. Sentence rendue le 24 Mai 1748, par notre Amirauté, qui accorda aux Matelots les ſalaires courus avant & depuis la priſe & le rachat, *en contribuant par eux au rachat, à proportion de ce qui leur reſtoit dû de leurs loyers.*

Les Matelots ne ſont ſoumis à contribuer qu'au véritable rachat. Un Navire avoit été pris par les Anglois, & conduit à Livourne. Après ſept mois de ſéjour & d'inſtances, il fut relâché. Les Matelots demanderent leurs ſalaires. On vouloit les faire contribuer aux dépenſes conſidérables qui avoient été faites pour obtenir la liberté du Vaiſſeau indument arrêté. Sen-

tence du 11 Octobre 1748, rendue par notre Amirauté, qui condamna le Capitaine au payement des falaires à plein, attendu que l'art. 20, *tit. de l'Engagement*, ne ſoumet les falaires à contribuer qu'au ſeul *rachat*, & qu'en pareille matiere, il n'eſt pas permis d'argumenter d'un cas à l'autre, au préjudice des Mariniers.

Portée des Matelots.

Suivant le Conſulat de la Mer, *ch.* 128 & 129, les portées attribuées aux Matelots, contribuoient au jet juſqu'à la moitié des falaires, pourvu qu'elles euſſent été achetées par le moyen de l'avance à eux faite.

Les Jugemens d'Oleron, *art.* 6 & 16, accordoient à chaque Matelot *un tonneau*, *franc de nolis & de contribution.* Tel eſt encore l'uſage de certains Pays. Lubeck, *cap.* 2, *n.* 14. Veytſen & Gloſ., §. 27.

Parmi nous, comme les Matelots n'ont aucune portée, (*art.* 2, *tit. de l'Engagement*), les pacotilles qu'ils chargent dans le Navire, ſont, en cas de jet, ſoumiſes à la contribution, tout comme les autres marchandiſes.

§. 8. Hommes libres.

La perſonne des hommes libres embarqués dans le Navire qui a été ſauvé par le jet, ne contribue point au dommage ſouffert pour le ſalut commun, parce que *corporum liberorum æſtimatio nulla fieri poteſt.* L. 2, §. 2, ff. *de Leg. Rhod.*

Les Marchands paſſagers ne contribueront pas à cauſe de leur perſonne. Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 26.

Les perſonnes franches & de libre condition n'entrent pas en la contribution. Cleirac, ſur les Jugemens d'Oleron, *art.* 8, *n.* 25, *pag.* 45. Peckius, *ad L.* 2, §. 2, ff. *de Leg. Rhod.*, *pag.* 212. Kuricke, *tit.* 8, *art.* 4, *n.* 10, *pag.* 786. Lubeck, *cap.* 2, *n.* 2. Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 6.

Bagage des Paſſagers.

Le bagage des Paſſagers eſt-il ſoumis à la contribution ?

La Loi 2, §. 2, ff. *de Leg. Rhod.*, établit en regle générale, que tout ce qui eſt conſervé par le jet, doit contribuer au payement de la valeur de la choſe jettée. *Placuit omnes quorum interfuiſſet jacturam fieri, conferre oportere.*

Elle n'excepte de cette regle que la perſonne des hommes libres : *Capita libera*, & les choſes deſtinées à être conſom-

mées dans le voyage, telles que les victuailles ; mais elle soumet à la contribution les vêtemens de chaque Passager, & même l'anneau qu'on portoit au doigt : *An etiam vestimentorum cujusque, & annulorum æstimationem fieri oporteat ? Et omnium visum est.*

Puisque la personne ne contribue point au jet, pourquoi y soumettre les vêtemens & l'anneau, qui sont l'accessoire de la personne ? Faber (*ad d. L.*) répond que la personne libre est exempte de la contribution, parce qu'elle est hors de prix ; mais qu'il est facile d'estimer l'anneau qu'elle porte, & les habits dont elle est vêtue. Si les victuailles ne contribuent pas, c'est parce qu'elles sont nécessaires à nourrir tous ceux qui sont dans le bord.

Duarenus, sur la même Loi, *cap.* 3, *pag.* 1301, commence par établir en regle générale, que tout ce qui a été conservé, & qui est susceptible d'estimation, doit contribuer au jet : *Dicendum est generaliter in contributionem venire quidquid conservatum, modò æstimationem recipiat.* De-là, il conclud que la personne de l'homme libre n'est pas soumise à la contribution : *quia liberum corpus non recipit æstimationem* ; mais qu'il n'en est pas de même de l'anneau & des habits qu'elle porte. *Quæritur an si quis habeat annulos & vestimenta, an horum nomine contribuere debeat ? Et dicitur vestimentorum nomine contributioni locum esse.*

L'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 42, s'éloigne sur ce point, de la disposition du Droit Romain. » *Si quelqu'un*, dit-elle, *a* » *de l'argent en son coffre, qu'il le tire & le prenne sur soi,* » *& il ne payera rien* ».

L'Ordonnance de Philippe II, faite en 1563, exempte de la contribution les *habits journaliers.* Scotanus, ff. *de Leg. Rhod.*, *n.* 3. Vinnius, *ad Leg.* 2, §. 2, ff. *eod.*, *pag.* 213. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 21.

Le Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 26, dit qu'en cas de jet, » les Marchands passagers contribueront, non *à cause de leurs* » *personnes, mais des pierreries, or, argent, ou précieuses den-* » *rées qu'ils porteront sur eux* ».

Cleirac, en cet endroit, *pag.* 263, observe que la chose dépend des coutumes de chaque Pays; & en la *pag.* 45, *n.* 27, il atteste comme un point d'usage, que *les habits & les bagues que les Passagers ou les Marchands portent ordinairement sur eux*, ne contribuent point au jet.

Casaregis, *disc.* 45, *n.* 7, n'excepte que les habits ordinaires. *Vestimenta verò, & vestes, quæ corpori applicantur, aliaque, quæ ordinario illius cultui, & amictui inserviunt, in avariâ non veniunt, exceptis semper monilibus, cimeliis, lapillis, auro, & argento, ac annulis.*

Enfin, notre Ordonnance, *art.* 11, *tit. du Jet*, en n'exemptant de la contribution que les seules *hardes des Matelots*, y soumet les hardes des Passagers; & laisse ce point dans la disposition du Droit commun.

Cependant, je n'ai jamais vu qu'on ait fait contribuer à l'avarie grosse, ni les habits dont le Passager étoit revêtu, ni ses bijoux, ni l'argent de sa bourse, ni ses coffres & bagage. Tout cela est considéré parmi nous comme l'accessoire de la personne.

Mais si la question étoit élevée, je ne crois pas qu'il fût permis au Juge de s'écarter de la disposition de la Loi. Les coffres du Passager jettés à la mer pour le salut commun, doivent être payés par contribution : pourquoi, s'ils sont conservés, seroient-ils dispensés de contribuer au jet de la chose d'autrui ? Les Marchands & les Passagers ne jouissent pas de la faveur accordée au Matelot; par conséquent, rien n'altére à leur égard la réciprocité de la regle générale. M. Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 125, n'hésite point à décider que les » Passagers doivent contribuer pour leurs hardes & leurs » bijoux, quoique ces choses ne chargent pas le Navire. *La* » *raison est, que c'est le jet qui les leur a conservés* ».

Jet des coffres du Passager.

Voici la disposition de l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 41 & 43.

» Si quelqu'un dans le Navire a de l'argent, ou quelque » marchandise de haut prix dans son coffre, *il est tenu de* » *le déclarer avant qu'elle ne soit jettée;* & ce faisant, sera

» payé desdites marchandises au prix qu'elles valent. Si un » coffre est jetté, & que le Propriétaire ne déclare pas ce » qu'il y a, il ne sera compté à la contribution que *pour* » *le bois & la ferrure*, s'il est ferré, au prix qu'il vaut ».

Cleirac, sur les Jugemens d'Oleron, *art.* 8, *n.* 24, *pag.* 44, atteste, » qu'en l'une & l'autre mer, la coutume est que si » le Marchand ou Passager, ou le Marinier ont de l'argent, » ou autres besognes précieuses dans les coffres ou cassetes, » *ils le doivent dire & manifester* au Maître ou à l'Ecrivain; » autrement arrivant la nécessité du jet, ils ne porteront en » la contribution que la valeur du coffre seulement, & de ce » qu'ils auront manifesté être en icelui ».

Tel est le langage univoque des Docteurs. Kuricke, *pag.* 777. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 4. Veytsen & Glos., §. 33, Vinnius, *ad L.* 2, ff. *de Leg. Rhod.*, *pag.* 222. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 19. Casaregis, *disc.* 46, *n.* 49.

Mais 1°. il n'est pas d'usage parmi nous qu'on dresse ni manifeste, ni connoissement des effets contenus dans les coffres du Passager. 2°. Lorsqu'on est réduit à l'extrêmité de jetter, on n'a pas assurément le loisir d'examiner ce qu'ils renferment. Il faut donc s'en tenir à l'assertion du Passager honnête. En cas de dispute, le Juge déférera au voyageur le serment jusqu'à une certaine somme; ou bien il prendra telle autre détermination qui sera suggérée par la qualité des Parties, & les circonstances du fait : à l'exemple de ce qui se pratique au sujet du coffre volé dans une hôtellerie.

§. 9. Esclaves.

Les Esclaves étant considérés comme des choses, il s'ensuit que le prix des Noirs dont on fait la traite, est soumis à la contribution. *Res contributionem debent, in quibus & servi servati numerantur.* Cujas, sur la Loi 2, §. *cùm in eâdem*, & §. *si navis*, ff. *de Leg. Rhod. lib.* 34. *Pauli ad Edict.* Casaregis, *disc.* 45, *n.* 5. Targa, *cap.* 77, *n.* 7. *pag.* 324.

Mais je ne crois pas qu'on fût en droit d'exiger la contribution pour le Negre qui, en qualité de domestique, accom-

pagne ſon Maître. Cet Eſclave eſt le compagnon & l'ami fidele de celui à qui il appartient.

§. 10. Effets jettés.

Suivant le Droit Romain, l'action en contribution ne compétoit que contre ceux dont les marchandiſes avoient été ſauvées : & nullement contre ceux dont les effets avoient été jettés. *Cum reliquis quorum merces ſalvæ ſunt, ex conducto agere poteſt*, dit la Loi 2, ff. *de Leg. Rhod. Id tributum ſervatæ res, debent*, dit le §. 2 de la même Loi. Le dommage devoit être réparé par la contribution des effets ſauvés: *In tributione earum quæ in navi ſalvæ ſunt, refici convenit.* Paulus, *lib.* 2, *Senten. tit.* 7.

Cujas, ſur la Loi 2, §. *Si navis*, ff. *de Leg. Rhod.*, poſe le cas de trois Marchands embarqués dans un Navire. Les marchandiſes du premier ont été jettées. Elles avoient coûté 100 liv. Les marchandiſes des deux autres ont été ſauvées. Celles du ſecond Marchand peuvent être vendues, ci . . . L. 400
Celles du troiſieme peuvent produire . . L. 500
Le Navire vaut . . . . . L. 300

Voici le compte que fait Cujas. Le Marchand dont les effets ont été jettés pour le ſalut commun, recevra du ſecond . . . L. 33 6 8
Il recevra du troiſieme . . . . . L. 41 13 4
Il recevra du Navire . . . . . L. 25

Total . . . . . L. 100

Par ce moyen, il ne ſouffrira aucune perte. Il ſera ſeulement privé du profit eſpéré : *Quoniàm detrimenti, non lucri fit præſtatio*, dit le §. 4 de la même Loi.

Le Conſulat de la Mer, *ch.* 94, établit une regle différente. *En cas de jet*, dit-il, *la répartition ſe fera au ſol la livre ſur les effets ſauvés, & ſur les effets jettés.*

L'Ordonnance, *art.* 7, *tit. du Jet*, décide également que

la répartition ou le payement des pertes & dommages, ſera faite ſur les effets ſauvés & jettés.

Si les effets jettés ſont aujourd'hui compris dans le calcul de la répartition, c'eſt parce qu'on les eſtime, non d'après le prix d'achat, mais au prix qu'on auroit pu les vendre, dans le cas qu'ils euſſent été conſervés (ainſi qu'on le verra dans la Section ſuivante); par où il eſt aiſé de comprendre qu'il n'y a ſur ce point qu'une contrariété apparente entre le Droit Romain & l'Ordonnance. (*Vid.* Pothier, *Contrats maritimes*, *n.* 130.)

M. Valin, ſur l'art. 11, *tit. du Jet*, obſerve que la regle établie par l'Ordonnance, reçoit une exception à l'égard des hardes des Matelots qui ont été jettées. Elles profitent de la contribution, ſans y être ſoumiſes, parce qu'on ne peut les eſtimer au-deſſus de leur valeur réelle; dans ce cas, on ſe regle par la diſpoſition du Droit Romain.

§. 11. Effets déchargés avant le jet.

Les marchandiſes déja déchargées, ne contribuent point aux avaries groſſes ſurvenues après. Conſulat de la Mer, *ch.* 194. Pothier, *Contrats maritimes*, *n°.* 121.

La Loi 31, ff. *locati*, parle du cas où les grains de pluſieurs particuliers avoient été chargés dans un même Navire. Si j'ai reçu les ſacs qui étoient à ma marque, ou la portion du bled chargé en grenier, qui m'étoit deſtinée, je ne contribuerai point à l'avarie ultérieure. *Quoniàm alicui primum reddere eum neceſſe fuiſſet, tametſi meliorem ejus conditionem faceret, quàm cæterorum. Ibiq.* Faber. *Vide* Cujas, *lib.* 7, *obſ.* 39. Kuricke, *queſt.* 33. Loccenius, *lib.* 3, *cap.* 5, *n.* 13, *pag.* 1025. Caſaregis, *diſc.* 23, *n.* 90 *& ſuiv.*

§. 12. Navire & fret.

Le corps du Navire & le nolis contribuent aux avaries groſſes : mais eſt-ce pour le tout, ou pour la demi ?

La Loi 2, §. 2, ff. *de Leg. Rhod.*, décide en général que le Propriétaire du Navire contribue au jet pour ſa part. *Dominum etiam navis pro portione obligatum eſſe.*

Conſulat de la Mer, *ch.* 94. » En cas de jet, la répar-
» tition

» tition doit être faite au ſol la livre ſur les effets ſauvés, » & ſur les effets jettés, & *ſur la moitié du Navire.*

Ch. 96. » Le Patron contribue au jet *pour la moitié de* » *ſon Navire.* S'il demande le nolis des effets jettés, ils doi- » vent lui être payés en entier; mais alors il doit contribuer » au jet pour tous les nolis : car étant payé du total, il eſt » juſte qu'il ſupporte ſa part de la perte. S'il ſe borne aux » nolis du ſauvé, il ne contribuera point au jet; il ſuffit » qu'il ſoit en perte du nolis des marchandiſes jettées ». (Le Chapitre 293 parle de la même matiere, & toujours d'une maniere obſcure.)

Jugemens d'Oleron, *art.* 8. » Le Maître doit partir, ou » compter *la nef ou le fret*, *à ſon choix.*

Ordonnance de Wisbuy, *art.* 40. » Le Maître, à la contri- » bution du jet, payera ſa part des marchandiſes jettées, *juſ-* » *ques à concurrence de la valeur du Navire*, *ou de tout le* » *fret*, *au choix du Marchand.*

Jus hanſeat., tit. 8, art. 1 & 2 : *Damnum illud mercium jactarum*, *navis & bonorum in navi ſervatorum contributione ſarciendum eſt.*

Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 21. » La perte ſera eſ- » timée ſur les marchandiſes reſtantes, & *ſur le corps de la* » *nef & apparaux*, *ou ſur le fret*, *à l'option du Maître.*

Ch. 6, *art.* 7. En cas de rachat, » *le Maître eſt tenu de* » *contribuer à l'équipolant de ſon fret*, *ou la valeur de la nef* ».

Cleirac, *pag.* 42, *n.* 16, dit » qu'en la mer de Mar- » ſeille, le Patron n'entre en la contribution que ſeulement » pour autant que veut *la moitié de la nef*, *ou ſon nolis*. Il a » perdu aſſez quand il aura conſommé ſa perſonne, ſon » temps, & les dépens qu'il aura fait. De façon que s'il ne » demande pas ſon nolis ou fret, il n'eſt tenu de contribuer ».

Suivant Veytſen, §. 24, *ità ferè uſu obtinuit in avariâ groſſâ*, *ut in magiſtri arbitrio ſit atque optione*, *pretium navis ſuæ conferre malit*, *an totius itineris vecturam.*

Ouvrons maintenant l'Ordonnance de la Marine.

» La contribution *pour le rachat* ſe fera . . . . . *ſur la to-*

» *talité du Navire & du fret*, déduction faite des victuailles » conſumées, & des avances faites aux Matelots ». *Art.* 20, » *tit. du Fret.*

» Les *avaries groſſes* retomberont, tant *ſur le Vaiſſeau*; » que ſur les marchandiſes, & ſeront régalées *ſur le tout* » au ſol la livre ». *Art.* 3, *tit. des Avaries.*

» La répartition pour le payement des pertes & dommages, » ſera faite ſur les effets ſauvés & jettés, & *ſur la moitié* » *du Navire & du Fret*, au marc la livre de leur valeur ». *Art.* 7, *tit. du Fret.*

» En cas de perte des marchandiſes miſes dans les Barques » pour alléger le Vaiſſeau . . . . La répartition s'en fera *ſur* » *le Navire* & ſon chargement entier ». *Art.* 19, *tit. du Jet.*

Il ſeroit à deſirer que l'Ordonnance ſe fût expliquée d'une maniere plus claire !

Mais 1°. il ne s'agit plus aujourd'hui de l'alternative qui étoit autrefois donnée, tantôt au Capitaine, & tantôt au Marchand, d'admettre en contribution ou le Navire, ou le fret.

2°. L'article 3, *tit. des Avaries*, & l'article 19, *tit. du Jet*, entendent-ils comprendre dans le Navire, le fret courant, lequel eſt un acceſſoire du Vaiſſeau ?

3°. Si le Navire & le fret contribuoient pour le total, le Capitaine ſupporteroit une double charge, à cauſe des victuailles conſommées, des avances & des ſalaires de l'Equipage & autres frais. Tout cela doit être déduit. Voilà pourquoi l'article 7, *tit. du Jet*, veut que la répartition ſe faſſe *ſur la moitié du Navire & du Fret.*

4°. La même déciſion ſe retrouve à-peu-près dans l'article 20, *tit. du Fret*, lequel, pour le rachat, n'ordonne la contribution *ſur le total du Navire & du fret*, que *déduction faite des victuailles conſumées, & des avances faites aux Matelots.*

Quoi qu'il en ſoit, cet article 20, *tit. du Fret*, eſt borné au cas du rachat; mais en tout autre réglement d'avarie groſſe, on ne ſoumet jamais parmi nous à la contribution, que *la moitié du Navire & du Fret.* Telle eſt notre Juriſprudence.

Voici de quelle maniere s'explique M. Pothier en ſon Traité *des Contrats maritimes*, *n.* 119, *tom.* 2, *pag.* 411. » Comme le fret n'eſt dû aux Propriétaires du Bâtiment, qu'à » cauſe de leur Navire, & que c'eſt une eſpece de rempla- » cement de ce que le Navire perd de ſa valeur dans le » voyage, & des dépenſes qu'il faut faire, on a trouvé que » ce ſeroit un double emploi que de les faire contribuer » tout à la fois, & pour la valeur entiere du Navire, & pour » tout le fret. . . . . Notre Ordonnance a pris le *tempéra-* » *ment* de ne les faire contribuer que pour la moitié de la » valeur du Navire, & pour la moitié du fret ».

Il ajoute que » lorſque les Propriétaires ont ſur le Navire » des marchandiſes pour leur compte, *outre la contribution* » *qu'ils doivent pour leur fret*, ils doivent auſſi contribuer » pour la valeur entiere de leurs marchandiſes ».

Nota. J'ai vu des Senrences rendues par les Conſuls de la mer à Piſe, qui font contribuer à l'avarie groſſe le Navire pour la demi, & le fret *pour le tiers.*

SECTION XLIII.

De l'action en contribution.

§. 1. L'action en contribution eſt-elle réelle?

L'action en contribution eſt réelle de ſa nature. Elle s'évanouit, ſi les effets ſauvés par le moyen du jet, périſſent avant que de parvenir à leur deſtination. *Actio ad petendam contributionem eſt in rem ſcripta; proindè ſi res ſalvæ poſteà pereant, domini mercium liberationem conſequuntur.* Caſaregis, *diſc.* 45, *n.* 34. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 36.

§. 2. Contre qui compete-t-elle?

L'action compete contre tous ceux dont les effets ont été ſauvés par le moyen de la dépenſe faite, ou du dommage ſouffert pour le ſalut commun. *Placuit omnes quorum interfuiſſet jacturam fieri, conferre oportere.* L. 2, §. 2, ff. *de Leg. Rhod.* Mais ſi quelqu'un des Marchands-Chargeurs avoit donné lieu, par ſon fait, à l'avarie, il en répondroit lui ſeul.

Targa, *cap.* 49, *n.* 7. Casaregis, *disc.* 45, *n.* 35. Cleirac, *pag.* 51, *n.* 8.

§. 3. En quel lieu la contribution doit-elle être faite?

La contribution se fait dans le lieu de la décharge. *Vide infrà ch.* 19, *sect.* 15, où il s'agit de savoir, si l'action d'avarie est sujette aux prescriptions établies par l'art. 48, *h. t.* Voyez encore le *ch.* 20, *sect.* 2, où je parle de la compétence du Tribunal.

§. 4. A la diligence de qui?

» L'état des pertes & dommages se fait *à la diligence du* » *Maître* ». Art. 6, *tit. du Jet.*

La Loi 2, ff. *de Leg. Rhod.*, dit que pour parvenir à la contribution, ceux dont les marchandises ont été jettées, agiront contre le Maître par l'action *ex locato*; & que le Maître agira par l'action *ex conducto* contre ceux dont les effets ont été sauvés : *Ut detrimentum pro portione communicetur.* Voyez les §. 2 & 7 de la même Loi. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 12, *pag.* 1004. Cleirac, *pag.* 42, *n.* 15.

Cujas conclud de ce Texte, que l'action en contribution ne compete pas aux Chargeurs les uns contre les autres; & il appuye encore sa doctrine sur la Loi 14, ff. *de præscriptis verbis*, où il est dit : *Qui servandarum mercium suarum causâ, alienas merces in mare projecit, nullâ tenetur actione. Vide* Devicq, *n.* 81. Cleirac, en l'endroit cité.

Parmi nous, si le Capitaine négligeoit de requérir la contribution, elle pourroit être demandée, soit par les Armateurs, soit par les Chargeurs particuliers; car il suffit d'avoir intérêt, pour être écouté en Justice. *Planè moribus (irectò) dari actionem contrà convectores, vel eò minùs dubium, quò magis certum est, convectores efficaciter obligari ad contribuendum. Quo posito, actio, si non ordinaria, certè imploratio Judicis denegari nequit.* Lubeck, *cap.* 5, *n.* 3.

De l'autorité de qui?

La répartition se fait de l'autorité du Lieutenant de l'Amirauté du lieu de la décharge. *Infrà ch.* 20, *sect.* 2.

En présence de qui?

Pour éviter frais, notre usage est de ne tenir en qualité que deux des Consignataires. On les considere tous comme formant une espece de masse à cet égard. Mais les Assureurs sont assignés chacun personnellement dans l'instance en ava-

rie particuliere introduite contre eux. *Vid. infrà ch.* 20, *ſect.* 3, §. 2, où je traite de la maniere de procéder en Jugement.

Réglement d'avarie dreſſé à l'amiable.

Le Réglement d'avarie fait extrajudiciairement & à l'amiable, ne lie que ceux qui y ont adhéré. Le ſieur Joſeph Jouve s'étoit fait aſſurer 1500 liv., pour compte de François Lahore, d'Alicant, de ſortie de Marſeille juſques à Alicant, ſur les facultés de la Tartanne l'*Annonciation*, Capitaine Jean-Eſprit Sauvan. Pendant le voyage, la Tartanne aſſaillie de la tempête, fit jet.

Lorſqu'on fut arrivé à Alicant, les effets aſſurés furent remis au ſieur Lahore, qui les fit examiner par les ſieurs Lavigne & Mabily pere, Négocians François, réſidans au même lieu. Ceux-ci, en préſence d'Auguſtin Navarre, Notaire public, eſtimerent l'avarie ſoufferte par la marchandiſe aſſurée, à la ſomme de 807 liv. 10 ſ. Lahore ſe pourvut contre ſes Aſſureurs, en payement de cette avarie. Ils répondirent qu'elle n'avoit pas été réglée de l'autorité du Juge du Lieu. Sentence rendue par notre Amirauté, le 30 Janvier 1750, qui les mit hors de Cour & de procès.

§. 5. Eſtimation ſuivant le prix du lieu de la décharge.

La Loi 2, §. 4, ff. *de Leg. Rhod.*, décide que les effets jettés, doivent être eſtimés ſur le pied de ce qu'ils ont coûté, ſans examiner s'ils auroient été vendus davantage : *Nec ad rem pertinet, ſi hæ quæ amiſſæ ſunt, pluris venire potuerunt, quoniàm detrimenti, non lucri fit præſtatio*; mais que les effets ſauvés doivent être eſtimés au prix du lieu de la décharge : *Sed in his rebus quarum nomine conferendum eſt, æſtimatio debet haberi, non quanti emptæ ſunt, ſed quanti venire poſſunt.*

Ceux dont les effets avoient été jettés, ne contribuant point à la répartition, ainſi que je l'ai dit en la Section précédente, la ſûreté de leur dédommagement augmentoit en raiſon du plus haut prix qu'on donnoit aux effets conſervés. (Cujas, Faber, & Vinnius, *ad d.* §.) Mais aujourd'hui les effets jettés étant ſoumis à la contribution, il eſt juſte qu'on les eſtime de la même maniere que les effets ſauvés. Telle eſt la diſpoſition de l'Ordonnance.

Les marchandiſes jetées & ſauvées ſeront eſtimées, ſuivant le prix courant dans le lieu de la décharge du Bâtiment. Art. 6, *tit. du jet.*

» Le fret ſera dû pour les marchandiſes que le Maître aura » été contraint de vendre pour les néceſſités preſſantes du Na- » vire, en tenant par lui, compte de leur valeur *au prix que* » *le reſte ſera vendu au lieu de leur décharge* ». Art. 14, *tit. du fret.*

La contribution pour le rachat ſe fera ſur le prix courant des marchandiſes au lieu de leur décharge, déduction faite des frais. Art. 20, *tit. du fret.*

Enfin l'article 13, au même titre, dit que *le Maître ſera payé du fret des marchandiſes qui auront été jetées à la mer pour le ſalut commun, à la charge de la contribution.*

Tous ces articles ont été dictés par le même principe. Les effets *jetés*, *vendus*, ou *donnés pour le ſalut commun*, ſont préſumés être encore exiſtans dans le Navire. Voilà pourquoi ils ſont ſoumis à la contribution, & au payement du fret. Voila encore pourquoi on les eſtime au prix du lieu de la décharge.

Le Conſulat de la mer, *ch.* 95, décide que » ſi le jet ar- » rive avant le milieu du chemin, les marchandiſes jetées ſe- » ront eſtimées ſuivant la valeur du lieu du chargement; & » que s'il arrive après la mi-chemin, elles ſeront eſtimées ſui- » vant la valeur du lieu de la décharge ». Tel eſt encore l'uſage de divers Pays. Targa, *cap.* 78, *n.* 7, *pag.* 323 Veytſen & Gloſ., §. 12. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 8. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 25. Vinnius, *ad L.* 2, §. 4, ff. *de Leg. Rhod.*, *pag.* 320. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 134; *diſc.* 46, *n.* 46 & 79.

Mais la regle adoptée par notre Ordonnance, avoit déja été établie par l'Ordonnance de Wisbuy, *art.* 20 & 39, & par le droit hanſéatique, *tit.* 8, *art.* 1. *Ibiq.* Kuricke, *pag.* 771. Lubeck, *cap.* 5, *n.* 2.

On déduit les nolis & autres frais.

On déduit de l'eſtimation des marchandiſes, les nolis, droits & autres frais concernant les effets contribuables. *Art.* 20,

tit. du fret. Kuricke, *pag.* 772. Lubeck, *cap.* 4, *n.* 2. Vinnius, *d. loco.* Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 8. Mais on ne déduit rien ſur la demi du Navire & du fret.

Sur quoi ſe regle-t-on pour juger de la qualité de la marchandiſe?

» Pour juger de la qualité des effets jettés à la mer, les » connoiſſemens ſeront repréſentés, même les factures, s'il y » en a ». *Art.* 8, *tit. du jet.* M. Valin ſur cet article obſerve que dans tous les cas où le connoiſſement ne ſuffit pas pour conſtater la qualité des marchandiſes, il faut que les factures ſoient repréſentées, ou qu'on repréſente d'autres pieces ſupplétives. On peut même exiger l'affirmation du Marchand Chargeur.

Cas de fraude.

» Si la qualité de quelques marchandiſes a été déguiſée par » les connoiſſemens, & qu'elles ſe trouvent de plus grande » valeur qu'elles ne paroiſſent par la déclaration du Marchand » Chargeur, elles contribueront, en cas qu'elles ſoient ſau- » vées, ſur le pied de leur véritable valeur; & ſi elles ſont » perdues, elles ne ſeront payées que ſur le pied du connoiſ- » ſement ». *Art.* 9, *même titre.* Caſaregis, *diſc.* 72.

» Si au contraire les marchandiſes ſe trouvent d'une qua- » lité moins précieuſe, & qu'elles ſoient ſauvées, elles con- » tribueront ſur le pied de la déclaration; & ſi elles ſont je- » tées ou endommagées, elles ne ſeront payées que ſur le » pied de leur valeur. » *Art.* 10, *même titre.*

§. 6. La contribution ſe fait au ſol la livre.

» La répartition pour le payement des pertes & dommages, » ſera faite ſur les effets ſauvés & jetés, & ſur moitié du » Navire & du fret *au marc la livre* ». Art. 7, *même titre.* Conſulat de la Mer, *ch.* 192. C'eſt-à-dire, au ſol la livre de la valeur des choſes ſauvées en l'état qu'elles ſe trouvent dans le lieu de la décharge: *Conferre debere pretio preſenti rerum*, dit la Loi 4, §. 2, ff. *de Leg. Rhod.*

Jacturæ ſummam pro rerum pretio diſtribui oportet. L. 2, §. 2, ff. *eod.* Jugemens d'Oleron, *art.* 8 & 9. Cleirac, *pag.* 18, *n.* 6. Loccenius, *d. loco.* Roccus, *reſp.* 26, *n.* 1.

On a égard à la valeur actuelle des choſes ſauvées, & non à leur poids, ni à leur encombrement. *L.* 2, §. 2, ff. *de Leg. Rhod.* Domat., *liv.* 2, *tit.* 9, *n.* 7, *pag.* 186.

Si le dommage ſouffert par les effets ſauvés étoit au cas d'être réparé par le moyen de la contribution, on leur aſſigneroit une valeur relative à leur état primitif.

§. 7. Payement des avaries.

L'action pour exiger les avaries, eſt dévolue au Capitaine. Il eſt le Procureur légal de tous les Intéreſſés au corps & à la cargaiſon. *Vid. ſuprà*, §. 4.

Part des inſolvables.

Il ne répond pas de la part des inſolvables. *Si quis ex vectoribus ſolvendo non ſit, hoc detrimentum Magiſtri navis non erit. Nec enim fortunas cujuſque nauta excutere debet.* L. 2, §. 6, ff. *de Leg. Rhod.* Cleirac, *pag.* 42, *n.* 15. La part des inſolvables eſt régalée ſur les autres. *Hoc detrimentum eſt commune omnium qui in nave fuerunt.* Vinnius, *ad d. L.*, *pag.* 235, Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 12. Telle eſt notre Juriſprudence.

Saiſie proviſoire.

Cujas paroît ſurpris de la déciſion du §. 6 que je viens de citer : *eſt ne inops*, dit-il, *qui merces habet ſalvas* ? En effet, ne peut-on pas reprocher au Capitaine de ce qu'il n'a pas fait proviſoirement ſaiſir les marchandiſes des contribuables ?

Mais, 1°. le Capitaine ne ſeroit coupable de négligence, qu'autant qu'il auroit été ſommé de faire procéder à la ſaiſie proviſoire, & qu'il y auroit manqué par ſa faute : *Servius reſpondit ex locato agere cum magiſtro navis debere, ut cæterorum vectorum merces retineat, donec portionem damni præſtent.* L. 2, ff. *eod.*

2°. Notre Ordonnance, *art.* 21, *tit. du jet*, n'impoſe à ce ſujet aucune obligation au Capitaine. » Si aucuns des contri-» buables refuſent de payer leurs parts, eſt-il dit, *le Maître* » *pourra*, pour ſureté de la contribution, retenir, même faire » vendre par autorité de Juſtice, des marchandiſes juſques à » concurrence de leur portion ». Le Conſulat, *ch.* 96, renferme la même déciſion. *Vid.* Cleirac, *pag.* 42, *n.* 15. Loccenius, *d. loco.* Devicq, *n.* 81. Marquardus, *lib.* 3, *cap.* 4, *n.* 16.

3°. M. Valin obſerve qu'*il eſt ſans exemple qu'on ait fait des ſaiſies en pareil cas.* En effet, tant que l'avarie groſſe n'eſt pas réglée, on ignore ce qu'il faut payer.

On

On pourroit cependant, ſuivant la qualité des perſonnes, exiger caution avant la délivrance des marchandiſes ſauvées. Vinnius & Loccenius, *aux endroits cités.* Targa, *cap.* 77, *pag.* 325. Et c'eſt ainſi que je l'ai vu pratiquer à l'égard des Conſignataires dont la foi étoit ſuſpecte.

Payement proviſoire.

Les Marchands doivent payer au Maître leurs advenans & parts ſans delai. Jugemens d'Oleron, *art.* 9. Cleirac obſerve que *le Capitaine doit, en Juſtice, avoir la main garnie par proviſion, ſans temporiſer davantage.*

M. Valin, *art.* 22, *tit. du jet, pag.* 198, ſoutient que le Réglement d'avarie *doit être exécuté par proviſion, du moins en donnant caution.* Mais l'Ordonnance ne le dit pas. L'appel eſt par conſéquent ſuſpenſif, juſqu'à ce qu'il y ait à ce ſujet une Loi nouvelle.

§. 8. Si les effets jetés ſont recouvrés après le payement des avaries.

Suivant le droit Romain, la contribution n'avoit pas lieu, ſi les effets jettés étoient recouvrés ; & dans le cas où la contribution eût déja été faite, l'argent reçu à ce ſujet, devoit être reſtitué. *Si res quæ jactæ ſunt, apparuerint, exoneratur collatio. Quòd ſi jam contributio facta ſit, tunc hi, qui ſolverint, agent ex locato cum Magiſtro, ut is ex conducto experiatur, & quod exegerit, reddat.* L. 2, §. 7, ff. *de Leg. Rhod. Ibiq.* Peckius & Vinnius, *pag.* 237. Kuricke, *tit.* 8, *art.* 4, *pag.* 787, *n.* 3. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 8, *n.* 18. Lubeck, *cap.* 5, *n.* 4. Roccus, *de navib.*, *n.* 97. Cleirac, *pag.* 51, *n.* 10.

A Gênes, les effets recouvrés après la contribution faite, ſont vendus, & le produit en eſt diſtribué au ſol la livre, à tous ceux qui avoient contribué au payement de la perte opérée pour le ſalut commun. Targa, *cap.* 77, *pag.* 325. Caſaregis, *diſc.* 46, *n.* 52.

Voici la diſpoſition de l'Ordonnance, *art.* 22, *tit. du jet* :

» Si les effets jetés ſont recouvrés par les Propriétaires depuis » la répartition, ils ſeront tenus de rapporter au Maître & » aux intéreſſés, ce qu'ils auront reçu dans la contribution, » déduction faite du dommage qui leur aura été causé par le » jet & des frais du recouvrement ».

M. Pothier, *Contrats maritimes*, n. 136, obſerve que » le » Propriétaire, à qui, par la contribution, on a fait bon du » prix entier des effets jetés, y ayant lui-même contribué, » & fait confuſion ſur lui d'une part de ce prix, il doit auſſi » avoir ſa part dans la ſomme qu'il doit rapporter ».

Par ce moyen, le net produit des effets recouvrés, eſt diſtribué au ſol la livre entre tous les intéreſſés, parmi leſquels le Propriétaire de la choſe recouvrée fait nombre.

SECTION XLIV.

Obligation des Aſſureurs, au ſujet des Avaries.

§. 1. Les Aſſureurs répondent du jet & autres avaries.

L'article 26, *tit. des Aſſurances*, met aux riſques des Aſſureurs toutes pertes & dommages qui arriveront ſur mer par le *jet*; ce qui comprend la perte des effets aſſurés, s'ils ſont jetés, ou la contribution à laquelle les effets ſauvés ſont ſoumis à cauſe du jet. Pothier, *n.* 52. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 55.

D'après le principe établi par ce même art. 26, les Aſſureurs répondent de toute autre avarie qui procede de *fortune de mer*. Pothier, *n.* 115, *h. t.* Valin, *art.* 1, *tit. des avaries.* Targa, *cap.* 60. Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 5 & 25. Roccus, *not.* 34 & 70. Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 119 & 140, *diſc.* 3, *n.* 2; *diſc.* 45, *n.* 15.

Pourvu que l'accident ſoit arrivé par fortune de mer.

Mais ſi les effets aſſurés qui *étoient ſur le tillac* ſont jetés, la contribution ne pourra être demandée, *art.* 13, *tit. du jet*; & les Aſſureurs n'en répondront pas.

Il en eſt de même, ſi les effets jetés avoient été embarqués ſans qu'on en eût dreſſé de connoiſſement, *art.* 12, *tit. eod.*

Si par le connoiſſement, la qualité des marchandiſes avoit été déguiſée, les Aſſureurs ne répondroient du jet que relativement à la ſomme qui ſeroit fixée par le Réglement d'avarie groſſe. *Art.* 9 & 10, *tit. eod.*

En un mot, les Aſſureurs ſont en droit d'exciper de la faute

de l'Assuré, de celle du Maître & des Mariniers. *Suprà Sect.* 2 *& suivantes.*

§. 2. L'avarie se régale entre les Assureurs & les Assurés.

» L'avarie sera régalée entre les Assureurs & les Assurés, » à proportion de leurs intérêts ». *Art.* 46, *tit. des Assur.* Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 4. *Ibid.* Cleirac, *pag.* 253. Cette regle est très-juste : car par rapport à son découvert, l'Assuré est comme Assureur à lui-même. *Infrà ch.* 17, *sect.* 12.

Comment estimer le dommage ?

On ne doit passer en avarie, à la charge des Assureurs, que la valeur réelle du dommage souffert ; » car l'Assurance » n'oblige pas les Assureurs de faire bon la valeur donnée au » Navire ou aux effets indistinctement, mais seulement de *ré-* » *parer* les pertes & les déchets soufferts per fortune de mer ». Valin, *art.* 46, *pag.* 94.

Vis-à-vis des Assureurs, faut-il prendre pour regle la valeur du lieu du chargement, ou celle du lieu de la décharge ?

D'après le principe rappellé *suprà ch.* 9, *sect.* 5, l'estimation de l'avarie doit se faire entre les Assurés & les Assureurs, en prenant pour base la valeur des marchandises *au temps & lieu du chargement.* (Valin, art. 47, h. t., pag. 109).

Cependant, en matiere de jet & de contribution, il est d'usage de dresser le réglement d'avarie à l'égard des Assureurs, dans le même goût qu'on le dresse vis-à-vis de l'universalité des Consignataires ; & l'on se dirige par la décision de l'art. 6, *tit. du jet*, qui veut que » les marchandises jetées & sau- » vées, soient estimées *suivant le prix courant dans le lieu de* » *la décharge du Bâtiment* ». En quoi les Assureurs ne sont pas lésés, attendu que l'augmentation proportionnelle de valeur que l'on donne aux effets jetés & aux effets sauvés, opere une juste balance.

§. 3. Les Assureurs peuvent-ils différer tout paiement jusqu'à ce que le Réglement d'avarie ait été fait ?

Si tous les effets assurés avoient été jetés à la mer, l'Assuré pourroit en faire abandon aux Assureurs, qui seroient obligés de payer la somme assurée, *sauf à eux d'exercer les actions de l'Assuré, contre ceux qui sont tenus de la contribution.* Pothier, *n.* 52.

Mais si l'on n'est pas au cas de l'abandon, il faut nécessairement attendre que le Réglement d'avarie soit fait, pour pouvoir contraindre les Assureurs à payer leur contingent.

Le Marchand dont partie des marchandises a été jetée pour

le ſalut commun, doit en réclamer la valeur vis-à-vis de ceux dont les effets ont été ſauvés, ſauf d'exiger de ſes Aſſureurs le contingent de la perte réelle & effective qui reſte à ſon lot. *Si Aſſecuratus recuperat pretium rerum jactarum, non poteſt agere contra Aſſecuratores ; tamen tenentur Aſſecuratores ad reſiciendum illam ratam, & portionem, quam ſolvit Aſſecuratus in illo contributo faciendo inter omnes habentes merces in illâ navi ; quæ portio, cum non recuperetur ab aliis, habetur pro deperditâ, & proindè ad illam portionem tenentur Aſſecuratores.* Roccus, *not.* 62. Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 60. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 11, *pag.* 985.

Les Propriétaires des effets ſauvés ſont enſuite en droit de réclamer de leurs propres Aſſureurs, & par regle de proportion, la ſomme pour laquelle ils ont contribué au jet. *Aſſecurator primariò quidem non convenitur, ſed dominus mercium, qui merces in mari ſalvas habet ; verum quidquid hic præſtitit, Aſſecurator ipſi reſundere tenetur.* Lubeck, *de avariis*, *cap.* 2, *n.* 3. (*Vid. infrà, ch.* 20, *ſect.* 3, §. 2.)

§. 4. Avarie qui n'excede pas un pour cent.

» On ne pourra faire aucune demande d'avarie, ſi elle n'excede » un pour cent ». *Art.* 47, *h. t. Ibiq.* Valin, *pag.* 707. Guidon de la Mer, *ch.* 20, *art.* 9. *Ibiq.* Cleirac, *pag.* 346. Réglement d'Amſterdam, *art.* 26.

Premiere queſtion. Si pluſieurs perſonnes ſont intéreſſées en la même Aſſurance, faut-il abloter l'intérêt de tous, pour déterminer cet un pour cent ?

En 1780, la queſtion me fut propoſée en qualité d'Arbitre tiers. Je répondis que les Co-Aſſurés, formant à cet égard une eſpece de ſociété, & ne repréſentant tous enſemble qu'une même perſonne vis-à-vis des Aſſureurs, *l'un pour cent* devoit être déterminé relativement à la maſſe commune. Par exemple, je charge dans le Navire, des marchandiſes pour 3000 écus : vous en chargez pour 90000 écus. Nos Aſſurances ſont faites en commun. Mes marchandiſes deviennent la proie d'un ſiniſtre maritime. Les vôtres ſont intactes. Je ne puis rien demander aux Aſſureurs, parce que l'*avarie n'excede pas un pour cent* des choſes aſſurées par la même police.

Seconde queſtion. Dans le calcul de l'avarie, peut-on comprendre les frais de réclamation, à l'effet de groſſir l'objet pour qu'il excede un pour cent ?

Non ſans doute ; car les Ordonnances veulent qu'on ne puiſſe faire *aucune demande d'avarie*, ſi l'avarie n'excede un pour cent par elle-même. Kuricke, *diatr. de aſſecur.*, *n.* 8, *pag.* 835, dit que les Aſſureurs ne répondent de rien *ubi damnum non excedat unum pro centum.* Loccenius, liv. 2, cap. 5, n. 15, s'explique de la même maniere : *Si damnum non excedat unum pro centum, Aſſecurator non tenebitur ad præſtationem damni.*

Si le dommage n'excede pas réellement un pour cent, le Juge doit ou s'abſtenir de prononcer, (Guidon de la Mer, *ch.* 20, *art.* 9.) ou rejetter la Requête du demandeur. Telle eſt la Juriſprudence de notre Amirauté.

Troiſieme queſtion. Faut-il, ſur les avaries qui ſont à la charge des Aſſureurs, leur bonifier cet *un pour cent* de l'Ordonnance ?

M. Valin *ibid.*, *pag.* 108, dit que ſi l'avarie excede un pour cent, (ou le taux déterminé par la police) on ne fait aucune déduction aux Aſſureurs. Il obſerve cependant qu'à *Rouen*, l'uſage eſt que » l'Aſſureur ne paye les avaries qu'à la déduc- » tion de la quotité qui, aux termes de la police, ne doit » pas être pour ſon compte ».

M. Pothier, *n.* 165, poſe le cas d'une police qui porte, que les Aſſureurs ne ſeront pas tenus des avaries, *ſi elles n'excedent trois pour cent.* J'avois fait aſſurer 10000 liv. J'ai ſouffert des avaries qui ſe montent à 500 liv. Les Aſſureurs ſont-ils fondés à déduire de cette ſomme celle de 300 liv., juſqu'à concurrence de laquelle ils devoient n'être pas tenus des avaries ? » Pour que les Aſſureurs fuſſent fondés à prétendre cette » déduction, il faudroit qu'il fût dit que *les Aſſureurs ne ſeront* » *tenus des avaries que juſqu'à concurrence de ce qu'elles ex-* » *céderont trois pour cent.* Mais ces termes, *ſi elles n'excedent* » *trois pour cent*, n'expriment que la condition ſous laquelle » les Aſſureurs s'obligent à payer les avaries ; ils n'expriment » que le cas auquel ils en doivent être tenus ».

Après avoir ſi bien parlé, M. Pothier paroît héſiter. » J'ap-

„ prends, dit-il, que l'uſage du Parlement de *Rouen* eſt ſuivi „ à l'Amirauté du Palais à Paris, où reſſortit l'Amirauté de „ la Rochelle. *La cauſe des Aſſureurs eſt très-favorable* „.

Parmi nous, l'uſage ordinaire eſt, ou de ſtipuler la clauſe générale & indéfinie *franc d'avarie*, ou de ne rien ſtipuler à ce ſujet. Dans ce dernier cas, on s'en tient à l'Ordonnance; & *ſi l'avarie excede un pour cent*, les Aſſureurs doivent payer l'entiere avarie, ſans aucune déduction : ſauf toutefois le régalement preſcrit par l'art. 46, *h. t.*

Quatrieme queſtion. La diſpoſition de l'article 47, *h. t.*, n'a lieu qu'entre les Aſſurés & ſes Aſſureurs. Mais ſi le ballot de mille écus dont j'ai parlé tantôt, étoit jeté à la mer pour le *ſalut commun*, ce ſeroit une avarie groſſe dont la répartition devroit être faite entre le Navire & les intéreſſés à tout le chargement, quoique la perte ne montât qu'à un pour cent de la totalité du chargé.

SECTION XLV.

Clauſe *franc d'avarie*

§. 1. Uſage de Londres.

Au bas de la formule imprimée à Londres, on trouve l'obſervation ſuivante :

N. B. „ Le Bled, le poiſſon, le ſel, les fruits, la farine, „ & les grains, ſont garantis *franc d'avaries*, à moins qu'elles ne ſoient générales, ou qu'il y ait échouement du Navire. Les ſucres, le tabac, le chanvre, le lin, les cuirs & „ peaux ſont garantis *franc d'avaries au-deſſous de cinq pour „ cent*; & toutes les autres marchandiſes, le Navire & le fret, „ ſont auſſi garantis *franc d'avaries au-deſſous de trois pour „ cent*, à moins qu'il n'y ait lieu à une avarie générale, ou „ en cas d'échouement „.

Uſage d'Italie.

Targa, *cap.* 52, *not.* 18, *pag.* 230, & Caſaregis, *diſc.* 47, nous apprennent que pour faire ceſſer les procès qui s'élevoient journellement au ſujet des Avaries eſſuyées par les petits Bâ-

timens employés au tranſport des effets comeſtibles, on introduiſit à Gênes la clauſe *eſcluſo getto & avaria.*

Ils ſoutiennent que cette clauſe met les Aſſureurs à couvert des modiques avaries, & du jet de peu d'importance, *di modica avaria, e di modico gettito* : qu'elle les met encore à couvert du jet appellé *régulier* qui s'opere ſans confuſion, & pour prévenir le naufrage non inſtant ; mais que l'objet de cette clauſe n'a jamais été de décharger les Aſſureurs du jet *irrégulier*, qui ſe fait lorſqu'on ſe trouve ſur le point de périr. C'eſt alors, diſent-ils, un *demi-naufrage*, dont les Aſſureurs ſont reſponſables, par la nature du Contrat, & parce qu'il eſt de leur intérêt que le Navire ſoit ſauvé. Caſaregis, en l'endroit cité, *n.* 10, rapporte un Jugement rendu le 29 Mars 1695, qui, malgré la clauſe *franc de jet & d'avarie*, condamna les Aſſureurs à contribuer à l'avarie groſſe. *Illuſtriſſimi domini conſervatores maris in causâ Capitanei Franciſci-Mariæ Maggioli, non obſtante dictâ clauſulâ excluſivâ jactûs, & avariæ, condemnaverunt omnes Aſſecuratores, tàm ſuper naulis & navibus, quàm ſuper mercibus, ad reſarciendum aſſecuratis damnum avariæ groſſæ, ut ex actis cancellariæ dicti Magiſtratûs.*

Cette Juriſprudence n'a pas été admiſe parmi nous, (ainſi que je le dirai plus amplement *infrà* §. 2) parce que les clauſes générales doivent être entendues telles qu'elles ont été écrites, & qu'il dépend des parties, ou de ne pas les ſtipuler, ou de les modifier. Le Contrat eſt une Loi de laquelle il n'eſt pas permis de s'écarter ſous prétexte d'une équité prétendue, qui ne ſeroit bonne qu'à introduire l'incertitude & l'anarchie dans les Jugemens ; car ce ne ſeroit pas un petit embarras que de décider ſi le jet a été régulier ou irrégulier, ſi l'avarie ou le jet ſont conſidérables ou modiques. Voilà une vaſte matiere à diſcuſſion. Il eſt infiniment plus ſimple de s'en tenir en pareil cas au pacte du Contrat ; *pacta ſervabo.*

Uſage de diverſes places du Royaume.

La Formule de Nantes renferme la clauſe qui ſuit : *Nous ne payerons point d'avaries, ſi elles n'excedent* (tant) *pour cent.*

Dans celle de Bourdeaux il eſt dit : » convenons en outre » que nous ne payerons d'avaries groſſes & communes, ſi elles » ne s'élevent à un pour cent ; & les avaries ſimples & par- » ticulieres, que dans le cas où elles excéderont *trois pour* » *cent*, tant ſur le Navire que ſur la cargaiſon ».

Uſage de Marſeille.

Pour prévenir les longueurs & les frais des procès, on a depuis long-temps introduit parmi nous l'uſage de ſtipuler la clauſe indéfinie *franc d'avarie*, dans les Aſſurances concernant les navigations, où les avaries ſont le plus fréquentes.

Ainſi, la coutume ordinaire eſt d'aſſurer *franc d'avarie*, d'entrée & ſortie des Indes Orientales, d'entrée & ſortie des Iſles Françoiſes de l'Amérique, de ſortie du Levant, & de ſortie de Barbarie.

Les Aſſurances ſe font à tout événement, d'entrée en Levant, ou en Barbarie ; d'entrée & ſortie d'Eſpagne, Portugal, Italie, Côtes de France & Amérique Eſpagnole.

Pour les autres endroits où la navigation des Marſeillois eſt plus rare, il n'y a point d'uſage fixe : mais preſque toutes nos polices ſont dreſſées ou avec la clauſe indéfinie *franc d'avarie*, ou à tout événement.

Cependant, j'ai vu des Aſſurances faites *franc d'avarie particuliere* : j'en ai vu contenant la clauſe, *franc aux Aſſureurs, d'avarie non excédant* 10 *pour cent, pour ne payer que le ſurplus de ce taux ;* j'en ai vu pluſieurs avec la clauſe *franc d'innavigabilité*, &c. &c. ; car les Polices ſont ſuſceptibles de *toutes les conditions dont les Parties veulent convenir.* Art. 3, h. t.

§. 2.
Notre clauſe *franc d'avarie* décharge les Aſſureurs de toute avarie ſimple & de toute avarie commune.

La clauſe *franc d'avarie* eſt priſe parmi nous d'une maniere univerſelle. Elle met les Aſſureurs à couvert de toute avarie ſimple & de toute avarie groſſe, quelque importante qu'elle ſoit, ſuivant la regle qui veut, qu'en matiere d'Aſſurance, les clauſes générales ſoient entendues dans un ſens abſolu. *Suprà ch.* 2, *ſect.* 6.

Je trouve dans mes Recueils diverſes déciſions à ce ſujet.

Premiere déciſion. Le Capitaine Lange Pontevès, commandant

dant le Vaiſſeau *la Couronne*, venant de l'Amérique, & ſe trouvant à la hauteur des Tineaux, fut aſſailli de la tempête. Il fut *contraint de couper tous ſes mâts, ſans avoir pu en ſauver aucun, pas même les voiles & cordages.* Il reſta en péril toute la nuit, tirant des coups de canon. *A la pointe du jour, des Tartannes le remorquerent juſqu'à Marſeille.* Le ſieur Guillaume Alphanty, Propriétaire du Navire, préſenta Requête contre le ſieur Jean-Baptiſte Rey & autres Aſſureurs en payement de l'avarie groſſe. Ils avoient ſigné *franc d'avarie.* Sentence du 26 Juin 1717, qui les mit hors de Cour & de Procès.

Seconde déciſion. En la Section 41 du préſent Chapitre, §. 4, on a vu que le Capitaine Pierre Arnaud avoit fait jet pour fuir l'ennemi. La Sentence arbitrale rendue en 1748 par M. Duqueſnay & moi, mit les Aſſureurs hors d'inſtance, parce qu'ils étoient *francs d'avaries.*

Troiſieme déciſion. Le Capitaine Dominique Caumet, commandant la Tartanne *St. Sever*, revenant du Golfe de Lepante, eut ſes voiles emportées. Il *jeta tout ce qu'il avoit ſur le Pont*, & il fut obligé, par la crainte d'un naufrage imminent, de rompre la rombale de la Chambre, d'où *il jeta à la mer deux cent charges de blé.* Les Aſſureurs attaqués en payement de cette avarie, oppoſoient le pacte de franchiſe ſtipulé dans leur police. On répondoit que ſuivant Targa & Caſaregis, ce pacte ne déchargeoit que des petites avaries.

Ces Auteurs parlent ſuivant l'uſage de leur Pays. Mais dans notre Amirauté on a toujours regardé le *franc d'avarie* comme un pacte abſolu, qui diſpenſe les Aſſureurs du payement de toute avarie quelconque. Sentence du 11 Août 1750, qui débouta les Aſſurés de leur Requête avec dépens.

MM. Pazery pere & Paſcal, conſultés de la part des Aſſurés, (qui étoient les ſieurs Deliſle aîné & Cayrac) répondirent que la Sentence étoit juſte. » L'exemption d'avarie, di-
» rent-ils, comprend celle de tous les dommages qui peuvent
» ſurvenir aux effets aſſurés, autres que ceux qui en empor-
» tent la perte entiere. Delà vient que tout ce qui eſt dé-

„ penſé, perdu ou dépéri par jet ou autrement, dans le temps „ du danger qui peut faire craindre une perte entiere, doit „ être regardé comme une vraie avarie dont l'Aſſureur eſt af- „ franchi par ſon pacte particulier. *Autre choſe eſt des dépen- „ ſes faites après un échouement, une priſe ou autre ſiniſtre „ qui emporte perte entiere des effets aſſurés* : car quoiqu'en ce „ dernier cas on donne le nom d'*avarie* à ce qui eſt dépenſé „ pour ſauver, ou pour racheter les effets, qui, ſans cela, au- „ roient été entiérement perdus, néanmoins comme cette „ *perte entiere* étoit à la charge des Aſſureurs, il eſt naturel „ qu'ils ſupportent cette dépenſe qui va à leur ſeul profit ; „ & c'eſt à cette derniere eſpece que ſe rapportent les deux „ préjugés : l'un de 1716, qui étoit au cas d'un *échouement* „ déja arrivé ; & le ſecond, en la cauſe du ſieur Lemaire, „ qui eſt au cas d'une *priſe* faite & conduite à la Nou- „ velle Yorck : priſe, qui toute injuſte qu'elle étoit, ſe trou- „ voit pourtant aux riſques des Aſſureurs, qui auroient dû faire, „ pour en obtenir la délivrance, les mêmes impenſes que les „ Aſſurés avoient fait eux-mêmes ; ce qui n'a aucune appli- „ cation à l'hypotheſe, parce que le jet dont il s'agit, n'a été „ fait que pour prévenir le naufrage, *& non pour ſauver des „ effets naufragés.* D'après ces principes, les ſieurs Deliſle & „ Cayrac, qui ſont très-éloignés de vouloir ſoutenir un „ mauvais procès, doivent acquieſcer à la Sentence ». Ils y acquieſcerent.

Quatrieme déciſion. Le Navire *l'Aſtrée*, Capitaine Céſar Martin, parti du Cap, ſe trouvant par le travers des Caïques, *fut jeté ſur les fonds blancs, où le Navire* TALONNA *pendant demi-heure. . . . Il ſauta & arriva. . . . Il talonna encore. . . .* On mit Chaloupe & Canot à la mer. On pratiqua des *Ancres de thoue pour hâler le Navire*, qui eſſuya de terribles ſecouſſes pendant qu'on le hâloit. *Les planches de deſſous ſe détacherent.* On jeta vingt bariques d'eau à la mer. Une voie d'eau donnoit ſept pouces par heure. On relâcha à Leogane, où on ſéjourna ſix mois. Le Navire y fut radoubé. La dépenſe ſe monta à 42800 liv. Les Aſſureurs attaqués, oppo-

ſoient leur clauſe *franc d'avarie*. On répliquoit que c'étoit ici un *échouement*; qu'on auroit pu par conſéquent leur faire abandon; & qu'ainſi on étoit fondé à leur demander, par forme d'avarie, la répartition du dommage ſouffert.

Les Aſſureurs ſoutenoient que le Navire n'avoit pas échoué, mais ſeulement *talonné*. La queſtion ſe réduiſoit à ſavoir, ſi c'étoit ici un *talonnage*, ou un *échouement*.

Notre Tribunal, par ſa Sentence du 22 Août 1752, adoptant cette derniere idée, condamna les Aſſureurs au payement & contribution des dommages ſoufferts, & des dépenſes faites à l'occaſion *dudit échouement*, avec dépens qui entreroient dans la répartition.

MM. Paſcal & Pazery, conſultés de la part des Aſſureurs, » répondirent que cette Sentence ſeroit juſte, s'il étoit vrai que » le Navire eût échoué, parce que dans ce cas la clauſe *franc* » *d'avarie*, ne diſpenſe pas les Aſſureurs de payer le domma- » ge. Mais le Vaiſſeau l'*Aſtrée* n'avoit pas échoué. C'eſt ſur » cet unique fondement que la Sentence fut infirmée par » l'Arrêt noté de la main d'un des Magiſtrats de la Cour, en » ces termes: par Arrêt du 6 Juin 1754, la Sentence fut ré- » formée, & l'Arrêt jugea qu'il n'y avoit point eu d'échoue- » ment ». (*Notes de M. Pazery.*) *Vid. infrà ſect.* 46.

Cinquieme déciſion. Le Vaiſſeau *le St. Louis de Breſt*, Capitaine Joſeph Lartigues, revenant des Iſles Françoiſes, eſſuya une violente tempête. Il *coupa tous ſes mâts*. Il *jeta* ſa cuiſine, ſon four. Le dommage ſouffert par le corps fut eſtimé 14500 liv. Sentence du 7 Juillet 1758, qui mit hors d'inſtance les Aſſureurs, attendu leur pacte *franc d'avarie*.

Sixieme déciſion. La Polacre *la Vierge de Grace*, Capitaine Mathieu Alliés, revenant de Patras, eſſuya une grande tempête. On fit *jet de tout ce qui étoit ſur couverte*. A coup de haches on coupa les portes de l'entrepont. On jeta le tiers du chargement de blé. Le ſieur Lichigaray attaqua ſes Aſſureurs. Sentence rendue en 1768 qui les mit hors d'inſtance, attendu le pacte *franc d'avarie*.

Septieme déciſion. La Bombarde *la Victoire*, Capitaine Guilleaume Cœly, part de Ste. Croix de Barbarie. Une tempête s'éleve. Pour s'écarter des écueils ſur leſquels on alloit ſe briſer, le Capitaine, de l'avis de ſon équipage, *fait couper ſes deux mâts qu'il abandonne à la mer, avec voiles & cordages.* Il aborda, *comme par miracle*, aux Iſles Canaries, où il ſe radouba. Arrivé à Marſeille, il demanda le réglement de l'avarie groſſe. Les ſieurs Leclerc pere & fils, principaux Chargeurs, appellerent leurs Aſſureurs au procès. Ceux-ci, au bénéfice de leur pacte *franc d'avarie*, obtinrent gain de cauſe par Sentence du 30 Avril 1771. Elle fut confirmée par Arrêt du Parlement d'Aix.

§. 3. Prétendus inconvéniens de cette clauſe.

M. Valin, *art.* 47, *h. t.*, *pag.* 108, s'éleve contre cette Juriſprudence. » Il n'y a pas apparence, dit-il, qu'elle ſoit » adoptée ailleurs, ne fut-ce qu'à cauſe qu'elle pourroit por» ter au crime; c'eſt-à-dire, engager un Capitaine à ne point » s'embarraſſer de retirer ſon Navire de l'échouement, pour » l'empêcher de faire naufrage, dès qu'il pourroit ſe ſauver » avec ſon équipage; & cela pour ménager le recours de » ſon Armateur & le ſien propre, contre les Aſſureurs: re» cours qu'il perdroit en conſéquence de cette clauſe inſidieu» ſe, s'il n'avoit que des avaries à demander ».

La crainte des mêmes abus avoit anciennement porté notre Tribunal de l'Amirauté à rendre une Ordonnance conçue en ces termes:

» Nous, Lieutenant-Général en l'Amirauté & Mers du Le» vant, faiſons très-expreſſes inhibitions & défenſes à tous » Courtiers Royaux, Notaires, & à tous autres, de plus à » l'avenir inſérer dans les Polices d'Aſſurance, aucune clauſe » portant que *les Aſſureurs ſeront francs d'avaries*, à peine » de nullité deſdites clauſes, de 3000 liv. d'amande, d'être » déclarés reſponſables des accidens qui pourroient en dériver, » ſauf en cas de récidive, de plus grande peine. Et pour que » perſonne n'en puiſſe prétendre cauſe d'ignorance, notre pré» ſente Ordonnance ſera, à la diligence du Procureur du Roi,

» ſignifiée aux Syndics des Courtiers Royaux & Notaires, » publiée & affichée aux lieux accoutumés. Fait à Marſeille, » dans le Palais & Chambre du Conſeil, le 21 Mai 1718 ».

Cette Ordonnance fut caſſée par le Parlement d'Aix.

1°. Les Sénéchaux & autres Juges ſubalternes n'ont pas l'autorité de faire des Réglemens généraux. Il leur eſt ſimplement permis d'ordonner l'exécution de ceux déja faits.

2°. Les hommes abuſent de tout. Les engagemens les plus ſaints ſont ſujets à mille inconvéniens. Mais ce ſeroit une tyrannie que de vouloir gêner la liberté des Contrats, dans les points qui n'intéreſſent directement & eſſentiellement ni les bonnes mœurs, ni le droit public de la premiere claſſe.

Rien n'empêche parmi nous de mitiger la prétendue âpreté de la clauſe *franc d'avarie*, ſoit en imitant l'exemple des autres places maritimes, ſoit en y apportant telle autre modification qu'on juge convenable.

M. Pothier, *n.* 166, n'a garde de cenſurer cette clauſe. » Quelquefois, dit-il, on ſtipule par la police, que les Aſſu» reurs ne ſeront pas tenus des avaries, ou qu'ils ſeront *francs* » *d'avaries*. Le ſens de cette clauſe eſt, qu'ils ne ſe chargent » que des accidens qui cauſent une perte entiere des effets » aſſurés, & qui donnent lieu au délaiſſement, & qu'ils ne » ſe chargent point de tous les autres ».

Dans nos conférences tenues en 1778, il fut queſtion de la clauſe *franc d'avarie*.

Mais le préambule de la Déclaration du 17 Août 1779, a diſſipé les fauſſes idées qu'on pouvoit avoir à ce ſujet. Sa Majeſté nous apprend que les Aſſurances » ont toujours mérité la » protection des Loix, qui, en aſſurant la bonne foi mutuelle » *par des clauſes* néceſſaires dans les Contrats ou Polices d'Aſ» ſurance, *laiſſent au ſurplus aux Parties la liberté d'y ajou» ter toutes les conditions dont elles veulent convenir* ».

Les abus & les prévarications doivent être réprimés, relativement aux regles établies par le droit commun. Tout Capitaine eſt préſumé honnête. Il ne s'attire la confiance publique, que par une conduite ſage, ferme & intelligente. Lorſ-

que, ſacrifiant l'intérêt du moment à ſes devoirs, il ramene au travers des écueils & des tempêtes, le Navire à bon port, il ſe couvre de gloire ; & la bonne réputation dont il jouit, devient pour lui un patrimoine auſſi ſolide que fructueux.

SECTION XLVI.

Clauſe franc d'avarie, *diſpenſe-t-elle des avaries, dans les* ſiniſtres majeurs ?

Quelque extenſion que l'on donne à notre clauſe *franc d'avarie*, cette clauſe ne concerne point les ſiniſtres majeurs ſpécifiés dans l'article 46, *h. t.*, auxquels on doit joindre le cas d'innavigabilité ; on préſume que les contractans n'ont eu en vue que les avaries proprement dites, ſoit ſimples, ſoit communes, & nullement les cas qui ſont de nature à *pouvoir* donner lieu au délaiſſement. Telle eſt notre Juriſprudence, ainſi qu'on l'a déja vu par la Conſultation de MM. Pazery pere & Paſcal, rapportée dans la Section précédente. Voici les circonſtances & le diſpoſitif de l'Arrêt rendu par le Parlement d'Aix, le 27 Juin 1716.

La Keche *la Couronne Bonnavanture* avoit *échoué*. Le délaiſſement n'avoit pas été fait aux Aſſureurs, qui étoient *francs d'avaries*. Mais comme il s'agiſſoit d'un ſiniſtre majeur, les Aſſureurs, malgré le pacte *franc d'avarie*, furent condamnés *au payement & contribution de la perte du blé, & des dépenſes faites au ſujet du relevement de l'échouement.*

Extrait des Regiſtres du Parlement.

» Entre Guilleaume Aillaud, Jean-
» Baptiſte Garoute & autres Aſſu-
» reurs de Marſeille, appellans de
» Sentence rendue par le Lieutenant
» au Siége de la même Ville, le 4
» Juillet 1714, d'une part ; & Ca-
» pitaine Honnoré Taſſy, comman-
» dant le Vaiſſeau la Couronne de
» ladite Ville de Marſeille, intimé,
» d'autre.

» Vû par la Cour l'extrait de la » Sentence rendue par le Lieute- » nant entre leſdites Parties, & » dont eſt appel, dudit jour 4 Juil- » let 1714, par laquelle, ayant au- » cunement égard à la Requête du » Capitaine Honnoré Taſſy, du 12 » Mars dernier, auroit condamné » Guillaume Aillaud, Garoute & » autres Aſſureurs ſur le corps & » chargement de la Keche appellée » la Couronne Bonnaventure, *au* » *payement & contribution de la* » *perte du blé, & des dépenſes faites* » *au ſujet du relevement de l'échoue-* » *ment* que ladite Keche fit à l'Iſle » de la Mery, & dont il s'agit, » chacun par rapport à la ſomme » par eux aſſurée, ſuivant la Police » d'Aſſurance cloſe par Amoureux, » Notaire, le 5 Juillet 1713, ſui- » vant la liquidation & répartition » qui par nous en ſera faite, en » laquelle ne ſeront point compris » les *cables coupés & ancres perdues*; » à l'effet de quoi auroit ordonné » que les pieces & les autres ſer- » vant à ladite liquidation & répar- » tition lui ſeront de nouveau por- » tées, & condamné en outre les » Aſſureurs aux dépens, leſquels » entreroient dans la liquidation & » répartition. . . . Ouï le rapport » de Me. Leon de Leotard, Sei- » gneur d'Entrages, Conſeiller du » Roi en la Cour, Commiſſaire, » tout conſidéré : il ſera dit que la » Cour a mis & met l'appellation » au néant ; ordonne que ce dont » eſt appel, tiendra & ſortira ſon » plein & entier effet. Au moyen » de ce, a renvoyé & renvoye les » Parties & matieres au Lieutenant » pour faire exécuter ſa Sentence » ſelon ſa forme & teneur ; con- » damne l'Appellant à l'amende mo- » dérée à 12 liv. & aux dépens. » Publié à la Barre du Parlement, le » 27 Juin 1716.

Par cet Arrêt il fut décidé que les Aſſureurs qui étoient *francs d'avarie*, ne répondoient pas des *cables coupés & des ancres perdues* avant l'époque de l'échouement ; mais qu'ils devoient contribuer *à la perte du blé* qu'on avoit jeté, & *des dépenſes* qu'on avoit faites pour relever le Navire échoué.

Dans la Section 22, §. 2, *pag.* 489, j'ai cité l'Arrêt du 30 Juin 1751, rendu contre les Aſſureurs de la Pinque *le St. Charles*. Ils furent condamnés à contribuer aux dépenſes faites au ſujet de ce Navire qui avoit été pris par les Anglois, & que le Nocher Bondy ramena à Marſeille. Le délaiſſement ne leur avoit pas été fait. Ils excipoient de leur pacte *franc d'avarie*. Mais parce qu'il s'agiſſoit d'un ſiniſtre majeur, leur exception fut rejetée.

Autre Arrêt. La Pinque *Notre Dame des Carmes, & St. François Xavier*, Capitaine Marqueſe, Gênois, arriva à Corron en Morée pour y prendre un chargement de blé. Le blé étoit preſque tout chargé lorſqu'un Corſaire Tripolitain ſurvint, s'empara du Bâtiment & de l'Equipage, attendu leur qualité de Gênois, & permit, comme par grace, qu'on remît le chargement de blé à terre. On y travailloit à la hâte, lorſqu'une Caravelle Turque parut. Le Corſaire s'éclipſa, laiſſant en liberté la Pinque & l'Equipage. On fit un rapport du dommage. On rechargea le blé. La Pinque mit à la voile & arriva à Gênes.

Le ſieur Nicolas Cavagniero, Propriétaire du chargement, ſe pourvut contre ſes Aſſureurs en payement de l'avarie. Ceux-ci oppoſoient leur pacte de franchiſe. Sentence arbitrale, rendue le 15 Juillet 1762 par M. Gignoux & moi, qui décida » que malgré la clauſe *franc d'avarie*, les Aſſureurs (à qui le » délaiſſement n'avoit pas été fait) devoient payer leur portion » de tous les dommages, pertes, frais & dépenſes occaſionnés par » cet événement, eu égard au montant du blé qui ſe trouvoit » alors chargé dans la Pinque; qu'en cet état il ſeroit formé » un réglement d'avarie, dans lequel on feroit entrer en arti- » cles de dommage, 1°. la valeur de 80 pinaſſes de blé qui » ont été pillées, ou perdues par la priſe. 2°. Les frais de » débarquement & rembarquement du blé, à l'occaſion de cette » priſe, ceux de magaſinage & autres qui s'en ſont enſuivis. » 3°. Toutes les autres pertes & dommages ſoufferts par le » pillage & pour en obtenir la reſtitution; ceux des Conſu- » lats & autres formalités faites, même ceux du réglement d'a- » varie qui ſera fait ».

Arrêt du mois de Juin 1764 au rapport de M. de Moiſſac, qui confirma cette Sentence, attendu qu'il s'agiſſoit d'un ſiniſtre majeur, & non d'une avarie proprement dite.

L'article 9 de la Déclaration du 17 Aout 1779, s'adapte très-bien ſur ce point à notre Juriſprudence. Après avoir dit que » dans le cas où les marchandiſes auroient été chargées » ſur un nouveau Navire, les Aſſureurs courront les riſques » ſur leſdites marchandiſes juſqu'à leur débarquement dans le lieu

» lieu de leur deſtination, (il ajoute) & *ſeront en outre te-*
» *nus de ſupporter à la décharge des Aſſurés, les avaries des*
» *marchandiſes, les frais de ſauvetage, déchargement, magaſi-*
» *nage & rembarquement, enſemble les frais qui pourroient avoir*
» *été payés, & le ſurcroit de fret, s'il y en a* ».

En réprimant l'abus des délaiſſemens qu'on admettoit parmi nous avec trop de facilité, le Legiſlateur n'a pas entendu que les Aſſurés fuſſent privés des juſtes indemnités que le droit commun leur défere.

En pareil cas, les Aſſurés n'intentent point l'action d'avarie proprement dite, mais ils intentent l'action ou d'échouement, ou d'innavigabilité, ou de priſe, ou autres ſiniſtres majeurs, à l'effet d'obtenir, par forme d'avarie, la répartition du dommage ſouffert.

Notre ancienne Juriſprudence doit donc ſubſiſter à cet égard dans toute ſa force. Il eſt vrai qu'aujourd'hui l'echouement & l'innavigabilité ne donnent pas toujours ouverture à l'abandon; mais la Déclaration de 1779, dont l'objet a été de rétablir l'ordre, & d'empêcher qu'on ne vexât les Aſſureurs, n'a pas eu l'idée de leur fournir le moyen d'être injuſtes à leur tour. Elle n'a eu garde de déroger à la regle, qui, malgré leur pacte de franchiſe, les ſoumettoit à l'avarie dans les cas d'échouement & d'innavigabilité, regle adoptée en Angleterre, (*ſuprà* Sect. 45, §. 1) regle dictée par la nature du Contrat, & par la maniere dont le mot *avarie* a toujours été entendu parmi nous.

Cependant certains Aſſureurs ſoutiennent actuellement le contraire. Ils excipent de leur pacte de franchiſe pour ne pas contribuer aux dommages occaſionnés par l'innavigabilité ou l'échouement; mais cette prétention eſt élevée par peu de perſonnes. Je l'ai condamnée toutes les fois que j'ai été conſulté de part ou d'autre.

Le 1er. Mars 1782, la Goulete le *Furet*, Capitaine Antoine Roland, chargée de 1033 caiſſes ſavon, partit de la Martinique pour ſe rendre au Cap François. Trois jours après, on apperçut la pointe de l'Iſle de Porto-Rico. On dirigea la route

au Nord pour paſſer dans le Canal. Mais la mer du Nord étant devenue affreuſe, on fut forcé de diriger la route au Sud. Le 5 du même mois, ſe trouvant entre St. Domingue & l'Iſlet, la Goulete fut haladée à ne pouvoir plus gouverner; on jeta à la mer tout ce qui étoit ſur le Pont. On jeta de plus 200 caiſſes de ſavon. Le Navire commença alors à gouverner. Ne pouvant monter les Reſſifs, on mouilla deux ancres, dont les cables caſſerent. On en mouilla une troiſieme. Enfin, *la Goulete échoua ſur un banc de ſable.* On jeta à la mer 300 autres caiſſes de ſavon. Le Navire remis à flot continua ſa route vers le Sud, & arriva à Jacquemel.

Les Intéreſſés avoient fait faire à Marſeille des Aſſurances ſur corps & facultés, de ſortie de la Martinique juſqu'à St. Domingue, avec clauſe *franc d'avarie.*

M. Gignoux & moi, conſultés de la part des Aſſurés, répondîmes que les Aſſureurs n'étoient reſponſables ni des 200 caiſſes de ſavon & autres effets qui furent jetés le 5 Mars 1782 avant l'échouement arrivé, ni des deux cables rompus, ni des ancres perdues à cette époque; mais qu'ils répondoient des 300 caiſſes jetées & des autres dommages occaſionnés, ſoit par l'échouement, ſoit pour relever le Navire, parce qu'à cet égard il s'agiſſoit d'un ſiniſtre majeur. (En conformité de cet avis, le Réglement d'avarie a été dreſſé par notre Amirauté le 7 Janvier 1783; & les Aſſureurs, malgré leur pacte *franc d'avarie*, ont été ſoumis à contribner au jet des 300 caiſſes de ſavon, & aux dommages occaſionnés par l'échouement, ainſi qu'aux frais pour remettre à flot la Goulete *le Furet.*)

Autre queſtion. Si l'un des Vaiſſeaux dans leſquels la cargaiſon du Navire déclaré innavigable a été transbordée, eſt pris par les ennemis, ou s'il fait naufrage, les Aſſureurs qui ſont *francs d'avarie*, répondent-ils de cette perte? Ils en répondent, non par l'action de délaiſſement, mais en vertu de l'*action d'innavigabilité* établie par la Déclaration de 1779. On fait alors une regle de proportion entre la ſomme aſſurée, & la totalité des effets chargés dans les divers Navires. *Vid. ſuprà ch. 6, ſect. 5, pag.* 173.

SECTION XLVII.

Dangers de terre.

L'Ordonnance ne met aux riſques des Aſſureurs que les pertes & les dommages qui arrivent *ſur mer . . . par fortune de mer.* (Art. 26, *h. t.*) Et nullement les *dangers de terre.* (Guidon de la Mer, *ch.* 9, *art.* 6.)

§. 1. Confiſcation pour cauſe de contrebande, de droits non payés, &c.

Si la marchandiſe eſt confiſquée pour cauſe de contrebande, ou parce que les droits n'ont pas été payés, les Aſſureurs en répondent-ils? Cette queſtion ſera traitée dans la Section 51 du préſent Chapitre.

§. 2. Effets deſtinés pour le chargement, qui périſſent à terre.

» Lorſque les Maîtres & Patrons auront la liberté de toucher en différens Ports ou Echelles, *les Aſſureurs ne courront point le riſque des effets qui ſeront à terre*, quoique » deſtinés pour le chargement qu'ils auront aſſuré, & que » le Vaiſſeau ſoit au Port pour le prendre, s'il n'y a convention expreſſe par la Police ». *Art.* 33, *h. t. Ibiq.* Valin, *pag.* 80.

Effets laiſſés à terre par le Navire qui dérade.

Voici une queſtion qui me fut propoſée en 1768.

Le ſieur Fougueré Duvau fit aſſurer l'intérêt qu'il avoit ſur la cargaiſon & l'armement du Navire *la Marie Charlote*, allant au haut de la Côte-d'or, en Guinée, pour y faire la traite des Negres. Les Aſſureurs prirent le riſque » ſur le Navire depuis ſon armement à Nantes juſqu'à St. Domingue, & ſur » les marchandiſes depuis qu'elles ſeroient menées à bord dudit » Navire, juſqu'à ce qu'elles ſeroient débarquées audit St. Domingue ».

Le Navire arrivé à la Côte-d'or, commença à faire ſa traite. On embarqua 65 Negres. Il en reſtoit encore 89 à terre. Le mauvais temps ſurvint. Trois ancres furent perdues. La quatrieme étoit douteuſe. La crainte de périr s'empara de l'eſprit de l'équipage. On dreſſa un procès-verbal. La derniere ancre & la Chaloupe furent abandonnées. Les 89 Negres fu-

rent laiſſés à terre. On mit à la voile. On arriva à St. Domingue. Voilà donc une expédition ruineuſe pour les Armateurs.

Je répondis que les Armateurs étoient en droit de demander aux Aſſureurs ſur le corps, la perte des cables, des ancres & de la Chaloupe. Mais que les Aſſureurs ſur la cargaiſon ne répondoient pas de la valeur des Negres laiſſés à terre.

Les Aſſureurs avoient ſimplement *pris les riſques ſur les marchandiſes depuis le jour & heure qu'elles ſeroient chargées & embarquées pour être menées à bord du Navire*, juſqu'à leur débarquement à St. Domingue. Or, les 89 Negres ne furent ni *embarqués*, *ni menés à bord.* Ils n'avoient pas été expoſés aux riſques de la mer. Par conſéquent ils n'avoient jamais fait la matiere de l'Aſſurance, ſuivant le pacte du Contrat, conforme en ce point à la diſpoſition du droit commun.

Il faut que la marchandiſe ait été *chargée dans le Vaiſſeau ou dans les Gabarres*, pour que les Aſſureurs en répondent. C'eſt la déciſion de l'Ordonnance & la doctrine générale. Loccenius, *lib.* 2, *cap.* 5, *n.* 7, *pag.* 982. de Luca, *de credito*, *diſc.* 111, *n.* 4. Mais, ſi la marchandiſe n'a pas été chargée, les Aſſureurs n'en ſont pas garans, *à moins qu'il n'y ait convention expreſſe par la police.* Art. 33, *h. t.*

Par la nature du Contrat d'Aſſurance, les Aſſureurs ne prennent ſur eux rien de plus que les riſques & périls maritimes. Ils ne ſont tenus d'autres pertes que de celles qui *arrivent ſur mer.* Art. 26, *h. t.* Cleirac, *Contrats maritimes*, *ch.* 5, *art.* 1. Stypmannus, *pag.* 457. Kuricke, *pag.* 830. Loccenius, *pag.* 979 & 980. Targa, *pag.* 221. Roccus, *not.* 64, *&c. &c.*

Si par quelque accident que ce ſoit, la marchandiſe, en tout ou en partie, n'eſt pas chargée, il y a lieu au riſtourne. *Si ex aliquo impedimento aſſecuratus non potuiſſet merces ſuas onerare, tunc contractus aſſecurationis locum non habet.* Caſaregis, *diſc.* 1, *n.* 162; *diſc.* 13; *diſc.* 162, *n.* 5. Roccus, *not.* 13, 81, 88, 255. Cleirac, *pag.* 299, 360, 371, *&c.*

Ainſi, puiſque les Aſſureurs ſont obligés de rendre la prime dans le cas où la marchandiſe aſſurée a été laiſſée à terre, il faut convenir qu'ils ne répondent point de cette marchandiſe. Il eſt vrai qu'ils s'étoient mis *à la place de l'Aſſuré*, & qu'ils *s'étoient ſoumis à courir tous les riſques & périls de la mer. . . . prévus ou imprévus.* Mais ces clauſes générales & de ſtyle, s'expliquent ſuivant le droit commun. Les Aſſureurs s'étoient mis à la place de l'Aſſuré pour ce qui concernoit les *riſques de mer.* Ils répondoient des pertes prévues & imprévues qui ſeroient arrivées *ſur mer*, & nullement de celles qui arriveroient par le défaut du chargement de la marchandiſe aſſurée. Les 89 Negres ne pouvoient devenir l'aliment de l'Aſſûrance, qu'autant qu'ils auroient été embarqués. Ils ne le furent pas : donc l'Aſſurance devint caduque à cet égard.

Il eſt encore vrai que le déradement en avoit été la cauſe. Mais en cette matiere on s'arrête aux dommages qui procédent *ex re ipsâ.* Or, le déradement n'avoit pas fait périr la choſe ; il n'en avoit point altéré la ſubſtance : ce qui ſuffit pour que les Aſſureurs n'en ſoient point garans.

§. 3. Effets aux Infirmeries.

Les Aſſureurs ne répondent ni des frais de *purge*, ni des dommages arrivés aux marchandiſes lorſqu'elles ſont aux Infirmeries. Car on ne les tranſporte aux Infirmeries que pour remédier au vice propre de la choſe.

Mais, ſi en allant ou en revenant des Infirmeries, quelque marchandiſe périt ſur mer par cas fortuit, & ſans la faute du Patron, les Aſſureurs en répondent. Le Capitaine Daniel arrivé d'Alexandrette à Pomégue, chargea ſur un Bâteau diverſes balles de toile pour les tranſporter aux Infirmeries. Dans la traverſée, l'une des balles qui appartenoit au ſieur Rey, tomba dans la mer & fut perdue. Le Capitaine dans ſon Conſulat dit que les balles étoient *amarrées & non trop envolumées*, mais qu'en doublant le cap du Friou, *la force que fit la relingue de la voile, fit tomber du Bâteau la balle toilerie.* Requête du ſieur Rey en payement de cette balle.

Mon avis étoit de faire droit à cette Requête : 1°. parce que les marchandiſes ne devoient pas être chargées au-deſſus du vibord. 2°. Parce que la voile doit être libre & avoir ſon jeu.

On oppoſoit l'uſage. Je répondois que c'étoit-là un abus dont les Chargeurs ne devoient pas ſouffrir. Que les Capitaines ne penſoient qu'à épargner en accumulant de la ſorte les marchandiſes dans les Bâteaux de tranſport. Que ſi les balles euſſent été amarrées & non trop *envolumées*, la relingue n'en auroit pas fait tomber une.

Cependant l'avis contraire prévalut, & par Sentence rendue à mon rapport le 7 Octobre 1751, le ſieur Rey fut débouté de ſa Requête avec dépens. Les Aſſureurs n'étoient point en qualité dans ce procès. Mais les raiſons qui porterent le Tribunal à donner gain de cauſe au Capitaine, auroient également fait pancher la balance contre les Aſſureurs.

Vid. ſuprà ſect. 30 *& ſuiv.* où je parle de l'Arrêt de Prince & de l'interdiction de commerce.

§. 4. Autres cas de danger de terre.

Section 28, où je parle des effets enlevés du Navire par des voleurs de terre.

Section 29, où il s'agit du pillage des effets naufragés, déja mis à terre.

SECTION XLVIII.

Dommages arrivés lors du chargement ou du déchargement.

Tout dommage qui arrive *ſur mer* & par cas fortuit lors du chargement ou du déchargement des marchandiſes, ſans la faute du Capitaine ou de ſes gens, concerne les Aſſureurs.

§. 1. Rupture des cordages.

Mais ſi l'avarie arrive *par la faute des guindages, amarres & cordages, c'eſt le dommage du Maître.* Guidon de la Mer, *ch.* 5, *art.* 7. Jugement d'Oleron, *art.* 10. Ordonnance de

Wisbuy, *art.* 49. Par conſéquent les Aſſureurs n'en répondent point.

§. 2. Barrique qui roule dans la mer.

Un Négociant envoye ſur le quai trois barriques de ſucre pour être chargées dans un Navire. L'une de ces barriques roule & tombe dans la mer. Le Chargeur demande ſes dommages & intérêts contre le Patron. Sentence du 16 Juillet 1748, qui déboute le Chargeur de ſa Requête avec dépens, attendu que la faute venoit de ſes Prépoſés. Les Aſſureurs ne répondent pas de pareils ſiniſtres.

§. 3. Effets mis dans des Gabarres.

Au Chapitre 13, *ſect.* 2, §. 2, je parlerai des effets mis dans des Gabarres, ſoit pour être embarqués à bord, ſoit pour être tranſportés à terre.

J'obſerverai cependant ici, que la marchandiſe eſt conſignée au Patron, par cela ſeul qu'on a attaché à ſon Vaiſſeau les Gabarres de tranſport, & qu'on a remis le billet d'uſage. Si elle s'égare ou ſe perd, le Capitaine en répond. Ainſi jugé par notre Amirauté le 20 Février 1750, en faveur du ſieur Famin, contre le Capitaine Lefevre de Belle-Feuille, Capitaine de la Frégate *la Ville de St. Malo*, au ſujet du vol d'une balle de coton qui avoit été miſe dans un Bâteau de tranſport amarré audit Navire. *Nauta, qui recepit à Titio merces in littore maris, ſi ibi merces perierint, periculo ipſius nautæ pereunt, tanquam ſi eſſent in navi receptæ; & hoc procedit quia ſufficit nautam ſic recepiſſe, & propterea in ejus periculo ſunt.* Roccus, *de navib.*, *not.* 88.

Au retour du voyage, dès que la marchandiſe *eſt délivrée à ſauvement ſur le quai*, le Capitaine ne répond plus de rien, ſuivant le Guidon de la mer, *ch.* 5, *art.* 7. *Sicut Magiſter navis tenetur merces recipere in littore maris, vel propè terram, ita in eodem loco quo recepit, tenetur merces conſignare, tempore exonerationis, dominis ipſarum.* Roccus *en l'endroit cité.*

Cela eſt vrai, pourvu que le Capitaine ait délivré les marchandiſes *dominis ipſarum*, c'eſt-à-dire, aux Conſignataires ou à leurs Prépoſés, leſquels ſont *tenus de lui en donner un reçu*, en conformité de ce qui eſt preſcrit par l'Ordonnance, *art.* 5,

tit. des connoiſſemens. Il faut donc que le Capitaine ſurveille à la marchandiſe, juſqu'à la tradition effective.

Cependant dans notre uſage, dès que les marchandiſes déchargées ont paſſé *ſous le poids du Roi*, le Capitaine n'en répond plus : ainſi jugé par deux Sentences de notre Amirauté les 3 Juin & 22 Août 1749, & toutes les fois que la queſtion s'eſt préſentée.

Le contraire fut néanmoins décidé dans les circonſtances ſuivantes. Le 24 Novembre 1749, un Capitaine venant d'Alexandrette, déchargea ſur le quai dix balles toileries qui étoient adreſſées aux ſieurs Aubergi. A l'entrée de la nuit, elles furent peſées au poids du Roi ; mais les Conſignataires ne furent avertis de la part du Capitaine qu'*à ſix heures & demie du ſoir, lorſque la nuit étoit cloſe.* Leur Commis ſe rendit auſſitôt ſur les lieux, & ne trouva que neuf balles ; la dixieme avoit diſparu. Sentence du 29 Juillet 1750, au rapport de M. le Lieutenant de Gerin-Ricard, qui condamna le Capitaine à payer la valeur de la balle perdue, attendu qu'il avoit fait avertir trop tard les ſieurs Aubergi.

Au reſte, tout cela eſt étranger aux Aſſureurs. Ils ne ſont tenus ni du dommage occaſionné par la faute du Patron, ni moins encore de celui arrivé *à terre.*

SECTION XLIX.

Des pilotages & autres droits.

Les Aſſureurs » ne ſont pas tenus des pilotages, louages, » lamanages, des droits de congé, viſite ; rapports, & d'an- » crages, ni de tous autres impoſés ſur les Navires & mar- » chandiſes. Art. 30, *h. t.*

Les droits, impoſitions & coutumes ſont pour le compte des Propriétaires. Art. 5, *tit. des avaries.* Guidon de la Mer, *art.* 12 *& ſuivans, pag.* 257.

Cela

Cela doit s'entendre des droits ordinaires qu'on paye au départ du Navire, ou lors de son arrivée au lieu de la destination. Mais les Assureurs répondent des droits extraordinaires que le Navire est obligé de payer dans les lieux où, par fortune de mer, il a été forcé de relâcher pendant le cours du voyage. Valin, *ibid.*, *pag.* 77 & 152. Pothier, *n.* 67.

Lorsque, pour cause d'innavigabilité, les marchandises sont chargées dans un autre Navire, les Assureurs sont tenus de supporter, non seulement les avaries desdites marchandises, les frais de sauvetage, déchargement, magasinage, rembarquement & surcroît de fret, mais encore *les droits qui pourroient avoir été payés.* C'est la disposition de l'article 9 de la Déclaration de 1779.

SECTION L.

Avanies.

Les Assureurs répondent des avanies barbaresques qui arrivent sur mer. *Vid. suprà sect.* 19, où je parle des Pirates & des Voleurs.

Mais les Assureurs ne répondent pas des avanies que le Capitaine ou les Chargeurs souffrent, soit dans leurs personnes, soit dans leurs marchandises déja déchargées à terre. Le Jugement que je vais rapporter n'est pas contraire à ce qui vient d'être dit.

La Polacre *St. Antoine*, Capitaine Jean-Etienne Garcin, dont le Marquis de Roux étoit Propriétaire, revenant du Cap François, & se trouvant près du détroit de Gibraltar, découvrit un Chebec qui lui donna chasse. Ce Chebec arbora flamme & pavillon rouge, & tira un coup de canon hors de portée. Le Capitaine Garcin arbora son pavillon blanc, l'assura par une grande fumée & se mit en panne.

Le Chebec continuoit de s'approcher. On savoit qu'il y avoit en mer des Corsaires Saletins avec qui nous étions en

guerre, & on eſtima qu'on avoit à faire à un armement de Salé. Le combat fut engagé. Il dura trois heures & demie. Les Corſaires vinrent à l'abordage & s'emparerent de la Polacre. Le Capitaine Garcin & ſes gens ſe cacherent dans la calle; on les fit remonter ſur le pont, où ils reçurent mille mauvais traitemens. Le Capitaine Garcin interrogé, répondit qu'il étoit François. Les Corſaires ſe firent connoître pour Algériens, avec qui nous étions en paix. Nonobſtant cette reconnoiſſance, la Polacre fut conduite à Alger, où le Capitaine fut condamné par le Dey, à recevoir *cent coups de bâton* qui lui furent appliqués, & à payer diverſes ſommes qu'on fit monter à 15781 pataques. Il fallut compter cet argent pour recouvrer la liberté, & obtenir la reſtitution du Navire. Le Conſul François fournit tous les ſecours néceſſaires. Enfin la Polacre arriva à Marſeille.

Cet accident fut regardé comme fortune de mer. On crut que le Capitaine n'étoit point en faute. Toutes les apparences lui avoient fait croire que les Corſaires étoient Saletins. La juſte crainte du péril équivaut au péril lui-même. *Si propter aliquem metum id detrimentum factum ſit, hoc ipſum ſarciri oportet.* L. 2, §. 1, ff. *de Leg. Rhod.* Et il n'eſt point de crainte plus capable d'ébranler un homme conſtant, que celle de perdre la liberté. *Libertatis timorem.* L. 4, ff. *quod metûs causâ.*

Sentence rendue en 1764, qui admit en avarie groſſe toutes les dépenſes faites à Alger. Le Tribunal, par eſprit d'équité, adjugea au Capitaine *pour les coups de bâton reçus*, une indemnité de 360 liv., qui firent article dans le réglement d'avarie. Les Aſſureurs n'étoient point en qualité. Ils ſe ſoumirent à cette déciſion.

Réglement de 1781.

Voici les articles de l'Ordonnance du 3 Mars 1781, qui concernent les *avanies.*

Titre 2, *art.* 37. » Tous les événemens, de quelque eſpece » qu'ils puiſſent être, comme avanies, emprunts, demandes » aux particuliers ou à la Nation, ſacs, incendies, révolu- » tions, invaſions, & généralement tous les autres cas & ac-

» cidens imprévus qui pourront arriver dans les échelles du » Levant & de Barbarie, & tous les dommages, pertes, » avances, dépenſes & fournitures, ſeront entiérement à la » charge des particuliers ».

Art. 38. » Défend expreſſément, Sa Majeſté, à la Chambre » de Commerce de Marſeille, de faire payer aucunes ſom- » mes, ni d'établir ſur le commerce général du Levant & de » Barbarie, ou tout autre, aucune levée ou contribution pour » les objets énoncés en l'article précédent ».

Art. 39. » Défend pareillement, Sa Majeſté, à ſes Officiers » établis en Levant & en Barbarie, de faire payer par les Dé- » putés des Echelles, aucune ſomme pour leſdits objets ſur » les fonds appartenans à la caiſſe de ladite Chambre, de » ſouffrir qu'il ſoit mis aucune impoſition ſur le commerce » deſdites Echelles, & qu'il ſoit fait des emprunts en corps de » Nation, ſous quelque prétexte que ce puiſſe être, à peine » d'en répondre perſonnellement ».

Art. 40. » Ordonne, Sa Majeſté, à tous François établis » dans les Echelles du Levant & de Barbarie, & à tous Ca- » pitaines, Patrons, Navigateurs & Paſſagers, d'être réſervés » dans leur conduite, ſous peine de punition exemplaire » contre ceux qui compromettroient la tranquillité de la Na- » tion, & troubleroient l'ordre public ».

Titre 3, *art.* 25. » Toutes les avanies & dépenſes occaſion- » nées par les gens de mer, ſoit à terre, ſoit à bord, de- » meureront à la charge des Capitaines, Maîtres ou Patrons, » ſolidairement avec les Armateurs des Bâtimens ».

Cela ſignifie, 1°. que dans les Echelles du Levant, la Nation Françoiſe ne répond jamais de pareilles avanies vis-à-vis de ceux qui les ont ſouffertes.

2°. Que ſi les avanies ſont occaſionnées par les gens du bord, le Capitaine & les Armateurs en ſont reſponſables; ſauf à ces derniers de s'en faire décharger, en abandonnant le Navire & le fret. (*Art.* 2, *tit. des Propriétaires.*)

3°. Si les avanies étoient occaſionnées *à bord par des gens de mer*, autres que ceux de l'Equipage, ou par des gens de

terre, le tout ſans la faute du Capitaine, les Aſſureurs en ſeroient tenus.

Pour ce qui eſt des avanies occaſionnées *à terre* par le fait de qui que ce ſoit, elles ne ſont jamais à la charge des Aſſureurs.

SECTION LI.

Bande & Contrebande.

Par une clauſe imprimée dans notre formule, les Aſſureurs ſe rendent garans des pertes qui procédent de *bande & contrebande* (*).

Bande vient du mot italien *bando*, qui ſignifie ban, cris public, publication qui ſe fait au ſon du tambour ou de la trompete, de la part d'un Supérieur. *Contrebande* eſt la contravention au ban.

Voici quelles ſont les maximes les plus uſitées au ſujet des contrebandes qui ſe commettent ſur mer, & qui peuvent intéreſſer les Aſſureurs.

1°. En regle générale, les Aſſureurs ne répondent pas des pertes & dommages qui arrivent par la contrebande de l'Aſſuré, du Capitaine ou des Mariniers, ſoit que l'on ait contrevenu aux Loix de ſon propre Prince, ſoit à celles du Pays où l'on traite.

Il en eſt de même ſi le Navire ou les marchandiſes ſont confiſquées, parce qu'on a omis de payer les droits Royaux, ou de s'être prémuni de Patentes néceſſaires. Guidon de la Mer, *ch.* 2, *art.* 7, *&* *ch.* 9, *art.* 8. Roccus, *not.* 21 *&* 98.

(*) On avoit eu deſſein de corriger le ſtyle barbare de notre formule, & d'en dreſſer une nouvelle. Mais l'ouvrage eſt plus difficile qu'on ne penſe. Il exigeroit un comité de Juriſconſultes, de Députés de la Chambre du Commerce, & d'anciens Courtiers.

Marquardus, *lib.* 2, *cap.* 13, *n.* 36. Caſaregis, *diſc.* 64, *n.* 11.

Tous ces Auteurs citent la Loi *cum proponas*, 3, *C. de naut. fœn.* qui décide par argument la queſtion préſente. *Vid. ſuprà ſect.* 20, où je parle de la ſimulation pratiquée vis-à-vis des ennemis, & de la confiſcation par eux prononcée.

2°. S'il s'agit d'une contrebande prohibée par les Loix du Royaume, les Aſſureurs n'en répondent en aucun cas, quand même ils en auroient été inſtruits. L'Aſſurance eſt abſolument nulle. Straccha, *gl.* 5, *n.* 3. *Vid. ſuprà ch.* 8, *ſect.* 5.

3°. S'il s'agit d'une expédition en *interlope* dans le Pays Etranger, & que les Aſſureurs en ayent eu connoiſſance, l'Aſſurance eſt bonne. Ainſi jugé par l'Arrêt que j'ai rapporté *ſuprà ch.* 8, *ſect.* 5. Roccus, *not.* 21. Targa, *cap.* 71.

4°. Le Capitaine *rompt le ban*, lorſque, ſans cauſe, légitime il s'écarte de l'eſcorte royale qu'il étoit obligé de ſuivre. Voici à ce ſujet un Placard qui vient d'être affiché dans la Loge.

Extrait des Regiſtres de la Chambre de Commerce.

Marſeille le 3 *Décembre* 1782.

» Meſſieurs les Négocians & Armateurs ſont avertis que, » pour éviter les inconvéniens qui réſultent de l'uſage où ſont » les Capitaines de quitter leur convoi à une certaine diſ- » tance, pour arriver plutôt à leur deſtination : Sa Majeſté a » ordonné à ſes Gouverneurs Généraux & Commandans par- » ticuliers de ſes Colonies, de tenir exactement la main à ce » que les Capitaines des Bâtimens qui auront précédé l'arrivée » du Convoi auquel ils appartenoient, ne puiſſent vendre leurs » cargaiſons, que lorſque la Flotte entiere ſera rendue dans le » Port, & de *ſe faire rendre compte par les Capitaines, des* » *motifs qui les ont mis dans le cas de ſe ſéparer, afin qu'il* » *leur ſoit infligé punition.* Meſſieurs les Echevins & Députés » de la Chambre du Commerce font donner cet avis à MM. » les Armateurs, Négocians & Capitaines, par ordre de Mon-

» ſeigneur le Marquis de Caſtries, Miniſtre de la Marine, pour
» qu'il leur ſerve de regle.

» *Collationné* par nous Sécretaire de ladite Chambre, ſouſſi-
» gné. *Signé*, ISNARD, Neveu ».

La *punition* dont il eſt parlé dans cet avis, ne concerne en rien la cauſe des Aſſureurs. Quoique le Capitaine ait volontairement quitté le Convoi, ils continuent de répondre des riſques maritimes, à moins que par un pacte ſpécial on n'ait ſtipulé que le Navire *partiroit avec eſcorte*; *& qu'autrement l'Aſſurance ſeroit nulle.* (*Vid. ſuprà*, ch. 6, ſect. 4, §. 2, & la ſection, 18 du préſent Chapitre, §. 3.)

Je dois ici remarquer que les mots *bande & contrebande* de notre formule, n'ont jamais été entendus parmi nous, des contrebandes proprement dites & frauduleuſes, capables d'occaſionner la confiſcation du Navire : de quoi les Aſſureurs ne répondent que dans le cas où ils ſe ſont rendus garants de la *barateric du Patron.* (*Infrà* ch. 19, ſect. 7.)

Fin du premier Volume.